

Vorlage		Vorlage-Nr: FB 61/0055/WP18
Federführende Dienststelle: Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur		Status: öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		AZ:
		Datum: 24.02.2021
		Verfasser: Dez. III / FB 61/700
Ludwigsallee (2. BA) zwischen Lousbergstraße und Krefelder Straße - Ausführungsbeschluss zu den baulichen Anpassungen nach Regionetz-Maßnahme insbesondere zum Zwecke der Lärmoptimierung		
Ziele: Klimarelevanz negativ		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
03.03.2021	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Anhörung/Empfehlung
18.03.2021	Mobilitätsausschuss	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte empfiehlt dem Mobilitätsausschuss vorbehaltlich der Rechtskraft des Haushalts den Ausführungsbeschluss für die Erneuerung der Nebenanlage und den Einbau des lärmoptimierten Asphalts mithilfe einer neuen Binder- und Deckschicht zu fassen.

Der Mobilitätsausschuss fasst vorbehaltlich der Rechtskraft des Haushalts den Ausführungsbeschluss für die Erneuerung der Nebenanlage und den Einbau des lärmoptimierten Asphalts mithilfe einer neuen Binder- und Deckschicht.

Finanzielle Auswirkungen

vorbehaltlich der Rechtskraft des Haushalts 2021

	JA	NEIN	
	x		

PSP-Element 5-120102-000-12100-300-1 – Ludwigsallee 2. BA

Investive Auswirkungen	Ansatz 2021	Fortgeschriebener Ansatz 2021	Ansatz 2022 ff.	Fortgeschriebener Ansatz 2022 ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
Einzahlungen	0	0	0	0	0	0
Auszahlungen	768.000	1.011.000	0	0	0	0
Ergebnis	768.000	1.011.000	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	243.000		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

PSP-Element 4-120102-089-9 – Ludwigsallee 2. BA

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 2021	Fortgeschriebener Ansatz 2021	Ansatz 2022 ff.	Fortgeschriebener Ansatz 2022 ff.	Folgekosten (alt)	Folgekosten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	24.000	24.000	0	0	0	0
Abschreibungen	90.000	90.000	0	0	0	0
Ergebnis	114.000	114.000	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

Mit dem Haushaltsplanentwurf 2021 wurden investiv 768.000 € für das Haushaltsjahr 2021 angemeldet. Mit der ersten Veränderungsnachweisung zum Haushaltsplanentwurf 2021 wurden die zusätzlichen investiven Mittel von 243.000 € für das Haushaltsjahr 2021 angemeldet.

Klimarelevanz

Bedeutung der Maßnahme für den Klimaschutz/Bedeutung der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung (in den freien Feldern ankreuzen)

Zur Relevanz der Maßnahme für den Klimaschutz

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

keine	positiv	negativ	nicht eindeutig
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Der Effekt auf die CO₂-Emissionen ist:

gering	mittel	groß	nicht ermittelbar
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Zur Relevanz der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

keine	positiv	negativ	nicht eindeutig
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Größenordnung der Effekte

Wenn quantitative Auswirkungen ermittelbar sind, sind die Felder entsprechend anzukreuzen.

Die **CO₂-Einsparung** durch die Maßnahme ist (bei positiven Maßnahmen):

gering	<input type="checkbox"/>	unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel	<input type="checkbox"/>	80 t bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß	<input type="checkbox"/>	mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Die **Erhöhung der CO₂-Emissionen** durch die Maßnahme ist (bei negativen Maßnahmen):

gering	<input checked="" type="checkbox"/>	unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel	<input type="checkbox"/>	80 bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß	<input type="checkbox"/>	mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Eine Kompensation der zusätzlich entstehenden CO₂-Emissionen erfolgt:

- vollständig**
- überwiegend (50% - 99%)**
- teilweise (1% - 49 %)**
- nicht**
- nicht bekannt**

Erläuterung zur Klimarelevanz

Die geplanten Maßnahmen zur Anpassung der öffentlichen Verkehrsfläche zwischen Krefelder Straße und Lousbergstraße sind mit Bezug auf die Klimarelevanz als geringfügig negativ zu betrachten. Aufgrund der Bautätigkeiten und dem Einbau neuer Materialien entstehen unvermeidbare CO₂ - Emissionen.

Eine Abmilderung erfolgt jedoch beispielsweise durch den Einsatz recycelter Materialien als Tragschicht.

Insgesamt wird auf eine ressourcenschonende und umweltverträgliche Ausführung der Maßnahme geachtet.

Durch den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur sieht die Verwaltung vor allem langfristig betrachtet eine Möglichkeit zur CO₂ – Einsparung durch „Umsteiger“ vom Pkw auf das Fahrrad, die aber hier nicht weiter quantifiziert werden kann.

Erläuterungen:

Anlass

Die Regionetz erneuert derzeit in der Ludwigsallee zwischen Krefelder Straße und Kupferstraße den Kanal sowie die Versorgungsleitungen.

Die Wiederherstellung des Straßenraumes soll im Anschluss an die Maßnahme dazu genutzt werden, die bestehenden funktionalen Mängel in der Ludwigsallee zu beheben und insbesondere die nicht mehr regelkonformen Radverkehrsanlagen in eine radentscheid-gerechte Infrastruktur zu überführen. Mit Planungsbeschluss vom 25.06.2020 beauftragte der Mobilitätsausschuss die Verwaltung mit der Erstellung der Ausführungsplanung auf Grundlage des Querschnitts „Planung V5“ als baulich anzulegenden Radweg auf Gehwegniveau.

Die ebenfalls beauftragte Bürgerinformationsveranstaltung wurde am 17.11.2020 als Live-Stream über den Youtube-Kanal der Stadt Aachen durchgeführt. Die Dokumentation dieser Veranstaltung ist als Anlage beigefügt. Ein Kurzabriss über Anregungen der Bürger*innen wird in dieser Vorlage dargestellt.

Planung

Gemäß Planungsbeschluss wird der Radverkehr zukünftig neben 2 Kfz-Fahstreifen ohne Längsparkstreifen auf einem 2,30 m breiten Radweg auf Gehwegniveau geführt.

Für einen barrierefreien Ausbau, in Verbindung mit einer funktionalen Entwässerung der Nebenanlage, wird die Nebenanlage in gesamter Breite erneuert. Hierdurch können ebenfalls Maßnahmen zum Schutz des Baumbestandes zwischen Salvatorstraße und Ludwigsallee 101 berücksichtigt werden.

Für den radentscheid-konformen Ausbau ist in den Einmündungsbereichen von Salvatorstraße und Kupferstraße gegenüber der Darstellung in der Vorlage zum Planungsbeschluss der Rad- und Gehweg auf das Gehwegniveau anzuheben.

Im Rahmen der weiteren Detailierung der Entwurfsplanung kommt die Verwaltung zu dem Ergebnis, dass die bisherige Engstelle in der Nebenanlage auf Höhe der Bastei mit einer minimalen Fußweg-Breite von 1,05 m neben dem 1,50 m breiten Radweg durch die Anpassung der dortigen Treppenanlage optimiert werden kann. Es kann mit vergleichsweise geringem finanziellen Aufwand eine durchgängige Fußweg-Breite von 1,80 m realisiert werden.

Im Lärmaktionsplan 2013 ist die Ludwigsallee (B1a) als besonders lärmbelastete Straße der Kategorie 1 mit höchster Priorität aufgeführt. Daher präferiert die Verwaltung anstelle einer einfachen Wiederherstellung der Asphaltdecke durch die Regionetz den aufwendigeren Einbau eines lärmoptimierten Asphalts (LOA), der mit einem erweiterten Planungsbeschluss am 18.02.2021 beschlossen wurde. Hierfür werden ca. 12 cm der bestehenden Asphaltkonstruktion abgefräst und durch eine neue, spezielle Binder- und Deckschicht ersetzt. Das Verfahren ist insbesondere beim Einbau recht aufwendig und erfordert besondere Schutzvorkehrungen (Absperrungen, Sicherheitsdienst).

Baumbilanz und Ökologie

Auf Veranlassung des Fachbereich Umwelt wurden umfangreiche Wurzelsuchschachtungen in der Nebenanlage auf Höhe der Ludwigsallee 43a sowie auf ca. 65 m Länge vor der Bunkeranlage zwischen Ludwigsallee 101 und Salvatorstraße durchgeführt. Die gewonnenen Erkenntnisse werden zum Schutz der bestehenden Bäume und der Verbesserung des Wurzelraumes genutzt.

Ein junger Ahorn auf Höhe Ludwigsallee 59, neben der bestehenden Bushaltestelle, der aufgrund des geringen Stammumfanges nicht unter die Baumschutzsatzung fällt, kann nicht erhalten bleiben. Es ist eine ortsnahe Ersatzpflanzung eines hochstämmigen Laubbaumes als Auflage bereits festgelegt worden.

Zum Schutz der Linde im Einmündungsbereich der Kupferstraße sind innerhalb der Dreiecksinsel keine baulichen Eingriffe vorgesehen.

Zur Unterstützung der Baufirma und Gewährleistung des Baumschutzes während der Bauausführung ist eine ökologische Baubegleitung vorgesehen.

Parkraumbilanz

Das Längsparken entlang der Häuserseite entfällt komplett. Das Parken entlang der Ludwigsallee ist nur noch auf dem heute abschnittsweise vorhandenen Parkstreifen im gegenüberliegenden begrünten Mittelstreifen zwischen Kupferstraße und Lousbergstraße möglich. Die Ausweitung des Parkstreifens unterhalb der unversiegelten Kronentraufbereiche der geschützten Bäume ist im Rahmen der Baumschutzsatzung nicht genehmigungsfähig. Von den heute vorhandenen 64 Parkmöglichkeiten entfallen ca. 50 entlang der Häuserseite ersatzlos.

Für die Anwohner und Besucher besteht die Möglichkeit, ihr Fahrzeug in den angrenzenden Straßen des Bewohnerparkbereichs „N“ abzustellen. Nach Einführung des Bewohnerparkens 2014 zeigten die Ergebnisse der Parkraumnachuntersuchung von 2017, dass die Parkraumnachfrage im Vergleich zum Zeitpunkt vor der Einführung der Bewohnerparkzone (2011) deutlich gesunken ist. Die Auslastung des öffentlichen Parkraums im Jahr 2017 lag im Tagesmittel bei 63 % statt 82 % im Jahr 2011. Auf der Ludwigsallee war der weit überwiegende Anteil der abgestellten Fahrzeuge Personen zuzuordnen, die nicht im Untersuchungsgebiet als Bewohnerinnen und Bewohnern gemeldet sind (rund 85 %).

Gerade der ersatzlose Wegfall von 50 Parkmöglichkeiten aufgrund der geplanten Umgestaltung des Straßenraumes wurde seitens der betroffenen Anwohner in der oben genannten Bürgerinformation sehr kritisch gesehen und kontrovers diskutiert.

Barrierefreiheit

Für Blinde und Sehbehinderte wird eine Leitlinie aus kontrastierenden Rippenplatten angelegt. Zur Separation von Fuß- und Radweg wird ein 30 cm breites, dreizeiliges Pflasterband aus 30/10er Kugelpflaster vorgesehen, das gegenüber den bekannten Noppenplatten eine gröbere Oberflächenstruktur aufweist und somit die Verwechslungsgefahr reduziert.

Zugunsten mobilitätseingeschränkte Personengruppen wird die Querneigung angepasst und im Einmündungsbereich Salvatorstraße werden Rad- und Gehweg niveaugleich fortgeführt.

Der barrierefreie Ausbau der Einmündung Kupferstraße erfolgt in einer eigenständigen Baumaßnahme zu einem späteren Zeitpunkt.

Ausbauelemente

Für die Oberfläche wird Standard-Material gemäß dem Gestaltungshandbuch der Stadt Aachen vorgeschlagen, das sich bereits an anderen vergleichbaren Stellen in der Innenstadt bewährt hat.

Gehweg	Gehweg im Zufahrtsbereich (Pkw)
8 cm Betonsteinplatten grau 30/30/8 Diagonalverband mit Bischofsmützen	8 cm Betonsteinpflaster grau 20/10/8 Winkelverband mit Läufer bzw. Reihenverband
4 cm Brechsand-Splitt-Gemisch 0/5 mm	4 cm Brechsand-Splitt-Gemisch 0/5 mm
15 cm hydr. geb. Tragschicht (HGT) 0/45 mm	15 cm hydr. geb. Tragschicht (HGT) 0/45 mm
13 cm Frostschuttschicht 0/45 mm	13 cm Frostschuttschicht 0/45 mm
40 cm Gesamtaufbau	40 cm Gesamtaufbau

Radweg / Schutzstreifen	Radweg / Schutzstreifen im Zufahrtsbereich (Pkw)
8 cm Betonsteinpflaster rot / grau 20/10/8 Reihenverband	8 cm Betonsteinpflaster rot / grau 20/10/8 Winkelverband mit Läufer
4 cm Brechsand-Splitt-Gemisch 0/5 mm	4 cm Brechsand-Splitt-Gemisch 0/5 mm
15 cm hydr. geb. Tragschicht (HGT) 0/45 mm	15 cm hydr. geb. Tragschicht (HGT) 0/45 mm
13 cm Frostschuttschicht 0/45 mm	13 cm Frostschuttschicht 0/45 mm
40 cm Gesamtaufbau	40 cm Gesamtaufbau

Im Bereich der Bushaltestelle wird der getrennte Rad- und Gehweg (VZ 241-30) aufgehoben und ein gemeinsamer Rad- und Gehweg (VZ 240) vorgesehen. Zur Verdeutlichung dieser Änderung wird auch Oberflächengestaltung angepasst, indem aus der Plattierung im Diagonalverband abweichend im Reihenverband plattiert wird.

Gemeinsamer Rad- und Gehweg	Betonfahrbahn an Bushaltestelle
8 cm Betonsteinplatten grau 30/30/8 Reihenverband	27 cm Betondecke in Fließbeton mit Scheinfuge, Dübel 500/26 und Fugenfüllung
4 cm Brechsand-Splitt-Gemisch 0/5 mm	Geotextil
15 cm hydr. geb. Tragschicht (HGT) 0/45 mm	15 cm hydr. geb. Tragschicht (HGT) 0/45 mm
13 cm Frostschuttschicht 0/45 mm	33 cm Frostschuttschicht 0/45 mm
40 cm Gesamtaufbau	75 cm Gesamtaufbau

In der Fahrbahn wird eine 22 m lange Fließbeton-Fahrbahn hergestellt, die die erhöhten Beanspruchungen durch die regelmäßigen Verzögerungs- und Beschleunigungsvorgänge dauerhafter verträgt.

Für die auf Gehwegniveau anzuhebende Radwegsüberfahrt an der Einmündung Kupferstraße wird abweichend von den bisherigen Aufbauten eine Asphaltkonstruktion gewählt, da diese aufgrund bereits bekannter Baumaßnahmen des Stadtbetriebes (E18) und der Regionetz / STAWAG auf

absehbare Zeit mit einem hohen Schwerlastanteil belastet wird.

Nach Abschluss dieser Baumaßnahmen ist außerdem eine Erneuerung der Kupferstraße zu erwarten.

Die Anhebung in der Einmündung Salvatorstraße wird hingegen aufgrund des niedrigen Verkehrsaufkommens als Fahrbahn in Betonsteinpflaster ausgeführt.

Einmündung Kupferstraße	Einmündung Salvatorstraße
Fahrbahn und Parken / Radweg	Gehweg / Radweg
4 cm Asphaltbeton (AC) / Asphaltbeton (AC) mit Rotmarkierung	10 cm Betonsteinpflaster grau / rot 20/10/10 Winkerverband mit Läufer
12 cm Asphalttragschicht	4 cm Brechsand-Splitt-Gemisch 0/5 mm
15 cm Schottertragschicht	20 cm hydr. geb. Tragschicht (HGT) 0/45 mm
<u>34 cm Frostschuttschicht 0/45 mm</u>	<u>31 cm Frostschuttschicht 0/45 mm</u>
65 cm Gesamtaufbau	65 cm Gesamtaufbau

Die notwendigen Arbeitsräume zur Herstellung der neuen Bordsteinführung werden als Fahrbahn-Vollausbau verfüllt. Für die übrige Fahrbahn ist zum Zwecke der Lärmoptimierung als Fahrbahnwiederherstellung bzw. Teilausbau der Einbau eines lärmoptimierten Asphalttes vorgesehen.

Fahrbahn-Vollausbau	Fahrbahnwiederherstellung
2,5 cm Asphaltbeton (LOA)	2,5 cm Asphaltbeton (LOA)
9,5 cm Asphaltbinderschicht	9,5 cm Asphaltbinderschicht
12 cm Asphalttragschicht	
15 cm Schottertragschicht	
<u>26 cm Frostschuttschicht 0/45 mm</u>	
65 cm Gesamtaufbau	12 cm Gesamtaufbau

Entwässerung

Das vorhandene Entwässerungssystem bleibt prinzipiell erhalten. Eine zusätzliche Entwässerung innerhalb der Nebenanlage ist nicht notwendig.

Die Positionen der Straßenabläufe auf der nördlichen Fahrbahnseite werden an die neue Breite der Nebenanlage angepasst. Teilweise erfolgt zur Optimierung der Leistungsfähigkeit des Entwässerungssystems eine Verschiebung der Straßenabläufe.

Auf Höhe Ludwigsallee 91 und nördlich der Fahrbahnhebung in der Einmündung Kupferstraße werden insgesamt drei zusätzliche Straßenabläufe hergestellt.

Sämtliche Straßenabläufe auf der nördlichen Fahrbahnseite werden grundlegend erneuert. Die Anschlussleitungen im Abschnitt zwischen Krefelder Straße und Kupferstraße wurden bereits im Rahmen der Regionetz-Maßnahme ausgetauscht.

Die Anschlussleitungen im Abschnitt zwischen Kupferstraße und Lousbergstraße werden im Zuge der Straßenbaumaßnahme überprüft und bei Defekt ersetzt.

Beschädigte Straßenablaufkörper auf der südlichen Fahrbahnseite und sämtliche Straßenablaufabdeckungen werden vor der Fahrbahnwiederherstellung ebenfalls erneuert. Zur Verbesserung des Entwässerungssystems auf der südlichen Fahrbahnseite wird etwa auf der Höhe Ludwigsallee 61 in Abhängigkeit möglicher Wurzelfunde ein Straßenablauf ergänzt.

Beleuchtung

Aufgrund von Konflikten zwischen den derzeitigen Beleuchtungsstandorten und dem geplanten Radweg sind die Beleuchtungsmast-Standorte im Detail zu prüfen und anzupassen. Die Technik wurde bereits im Zuge der Regionetz-Maßnahme in Teilen erneuert.

Archäologie

Auch wenn im Rahmen der Regionetz-Maßnahme bisher keine archäologischen Funde angetroffen wurden, wird die Baumaßnahme zumindest während der Erdbauarbeiten, wie im Innenstadtbereich üblich, durch eine archäologische Baubegleitung betreut werden.

Bürger*innendialog

Insgesamt sind 116 Eingaben von Bürger*innen zur Planung der Ludwigsallee eingegangen. Ca. 75 % der Eingaben und Fragen beschäftigen sich mit dem Thema „Parken“, da durch die geplante Querschnittsaufteilung (gemäß Variante 5) die Anzahl der vorhandenen Parkstände deutlich reduziert wird. Weitere Themen sind die Verlagerung der Bushaltestelle Ehrenmal, die Radverkehrsführung über den Grünstreifen, die Lärmoptimierung, die Nutzung des Bunkers für Parken und Carsharing sowie der schmale Fußweg an der Bastei.

Insbesondere auf die Punkte Lärmoptimierung und schmaler Fußweg an der Bastei wurde im Rahmen der Entwurfsplanung eingegangen.

Die Mehrzahl der Petentinnen und Petenten wünscht eine Querschnittsaufteilung entsprechend Variante 6 statt Variante 5. Hierzu wurde bereits in der Veranstaltung hervorgehoben, dass die Frage nach der Aufteilung der Fahrbahn (Zwei Fahrstreifen für den fließenden Kfz-Verkehr oder ein Fahrstreifen für den fließenden Kfz-Verkehr mit einem Parkstreifen) keine bauliche Fragestellung ist, sondern eine der Markierung. Die bauliche Herstellung der 2020 beschlossenen Querschnittsaufteilung (gemäß Variante 5) bietet die Flexibilität, mittels Markierung und / oder Beschilderung das Parken auf dem rechten Fahrstreifen zu erlauben.

Weiteres Vorgehen

Die Regionetz-Maßnahme wird dank eines sehr zügigen Baufortschritts nach aktuellen Informationen im März 2021 (anstelle vom November 2021) abgeschlossen sein.

Nach Fassung des Ausführungsbeschlusses erfolgt unmittelbar die Vorbereitung der Vergabe. Die Baufirma der Regionetz soll über einen Nachtrag mit den baulichen Anpassungen in der Ludwigsallee beauftragt werden, so dass nach derzeitigem Sachstand und Durchführung aller notwendigen Prüfungen die Beauftragung für Ende April vorgesehen ist. Aufgrund der bereits eingerichteten

bauzeitlichen Verkehrsführung werden die Arbeiten kurzfristig nach Auftragsvergabe beginnen können.

Für die Erneuerung der Nebenanlage und die anschließende Wiederherstellung der Fahrbahn mit einem lärmoptimierten Asphalt (LOA) wird mit einer Bauzeit von einem Jahr gerechnet.

Kosten, Finanzierung und Beitragspflicht

Die Gesamtkosten für den Ausbau der Ludwigsallee betragen rd. 1.035.000,- €. Hiervon entfallen 1.011.000,- € auf den Bereich Tiefbau und rd. 24.000,- € auf Festwerte wie Begrünung und Verkehrseinrichtungsgegenstände.

Im Haushalt 2021 sind für das PSP-Element 5-120102-000-12100-300-1 (Ludwigsallee 2. BA) Mittel in Höhe von 792.000,- € eingeplant. Ein Mehrbedarf in Höhe von 243.000,- € wurde mit dem 1. Veränderungsnachweis bereits in die Haushaltsplanung 2021 eingestellt.

Mittels einer fiktiven Abrechnung der Wiederherstellungskosten beteiligen sich die Regionetz für den Leitungsbau und die STAWAG für den Kanalbau an den Baukosten.

Die Maßnahme löst eine Beitragspflicht gemäß § 8 Kommunalabgabengesetz NRW (KAG) für die Aufwertung der Nebenanlage aus.

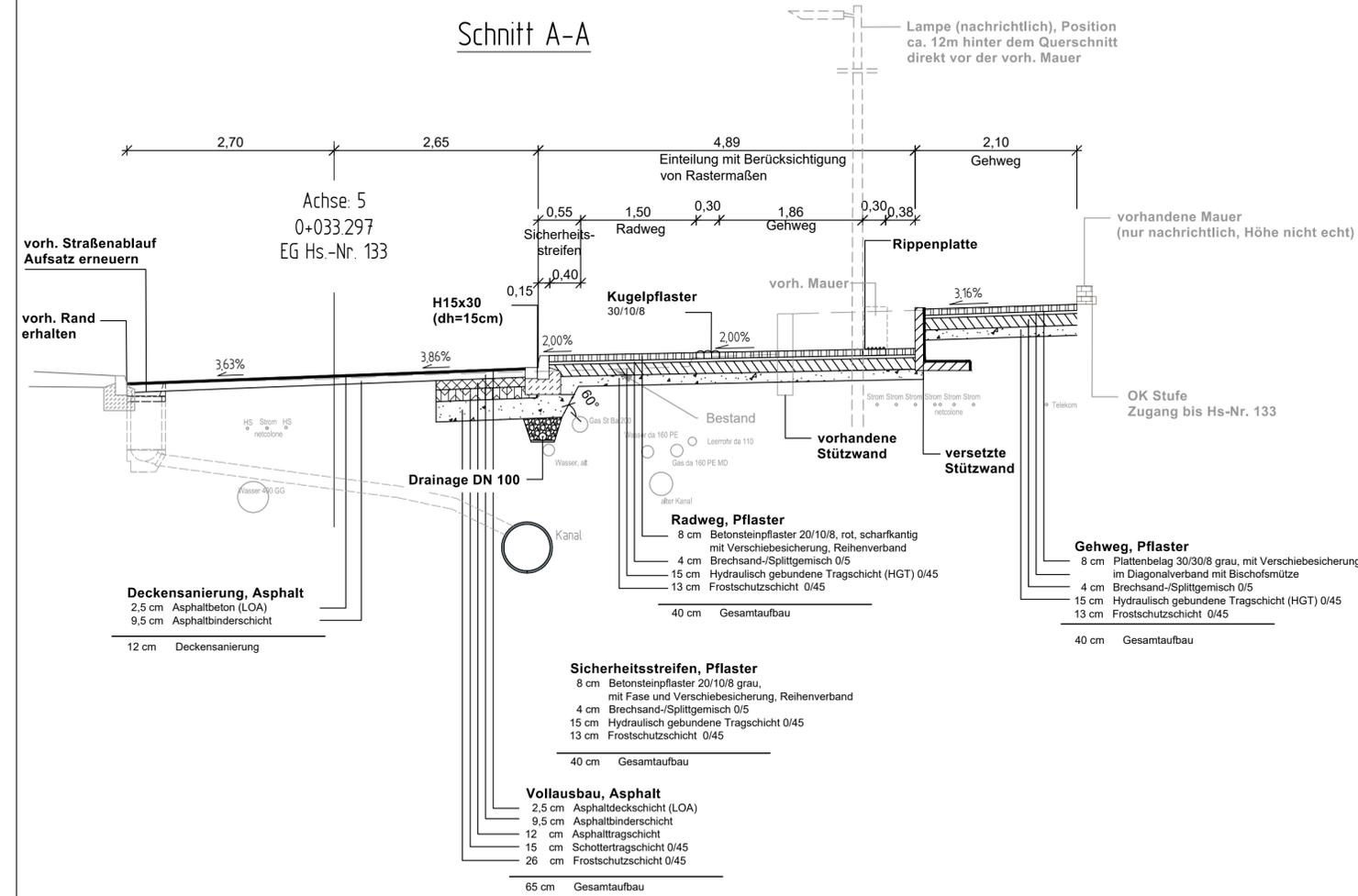
Für die Fahrbahnwiederherstellung der Ludwigsallee wird keine Beitragspflicht ausgelöst. Die betroffenen Eigentümer werden an diesen Kosten nicht beteiligt.

Zu der zu Beginn genannten Bürgerinformation wurden die betroffenen Eigentümer schriftlich eingeladen. Durch den Leiter des Fachbereichs Vertrags-, Vergabe- und Fördermittelmanagement (FB 60), Herrn Larosch, wurden Angaben der voraussichtlichen Beitragshöhen, unterteilt nach Grundstücksgröße und Örtlichkeit, vorgestellt und erläutert. Für die betroffenen Eigentümer ergeben sich keine Änderungen an den im November 2020 gemachten Angaben. Daher ist seitens der Verwaltung keine weitere Bürgerinformationsveranstaltung vorgesehen.

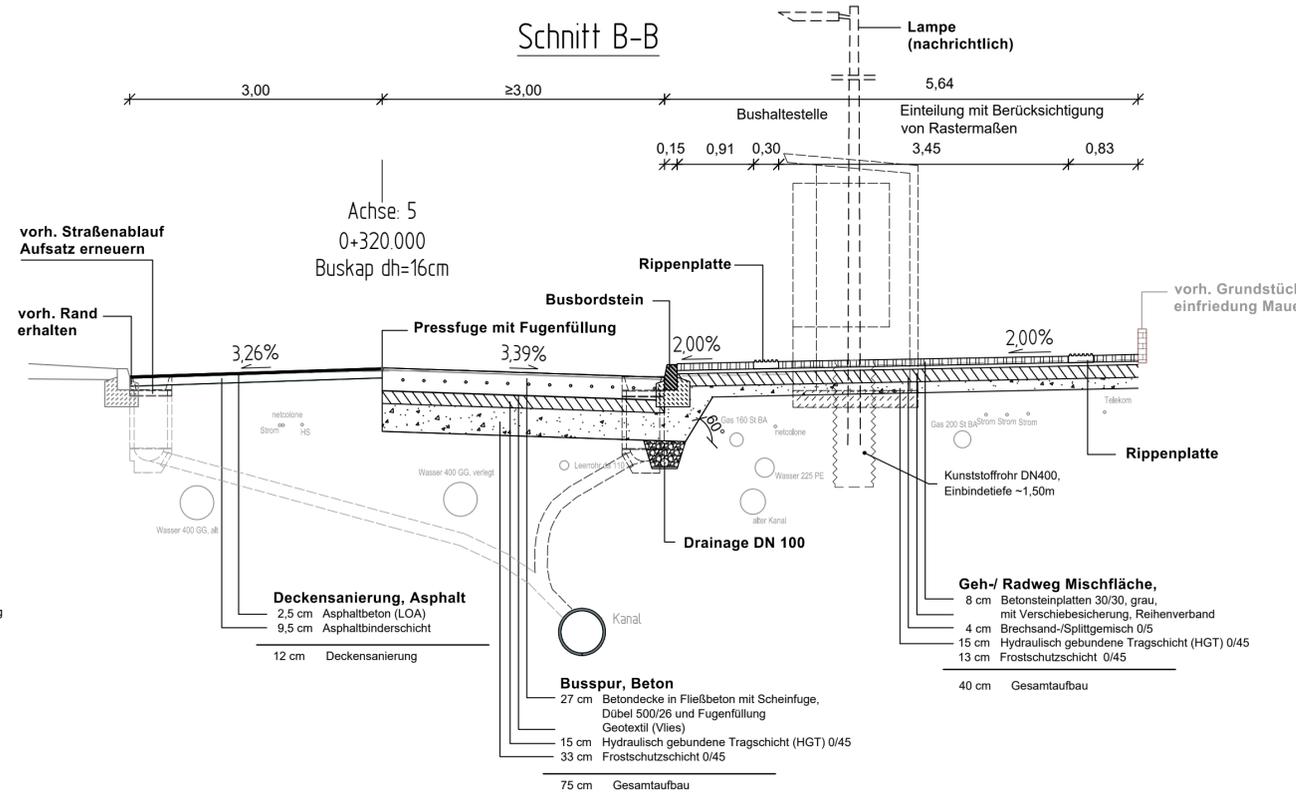
Anlage/n:

- Ausbauquerschnitte-Straßenbau
- Lageplan-Straßenbau
- Protokoll zur Bürgerinfo vom 17.11.2020
- Bürgereingaben (Stand 23.02.2021)

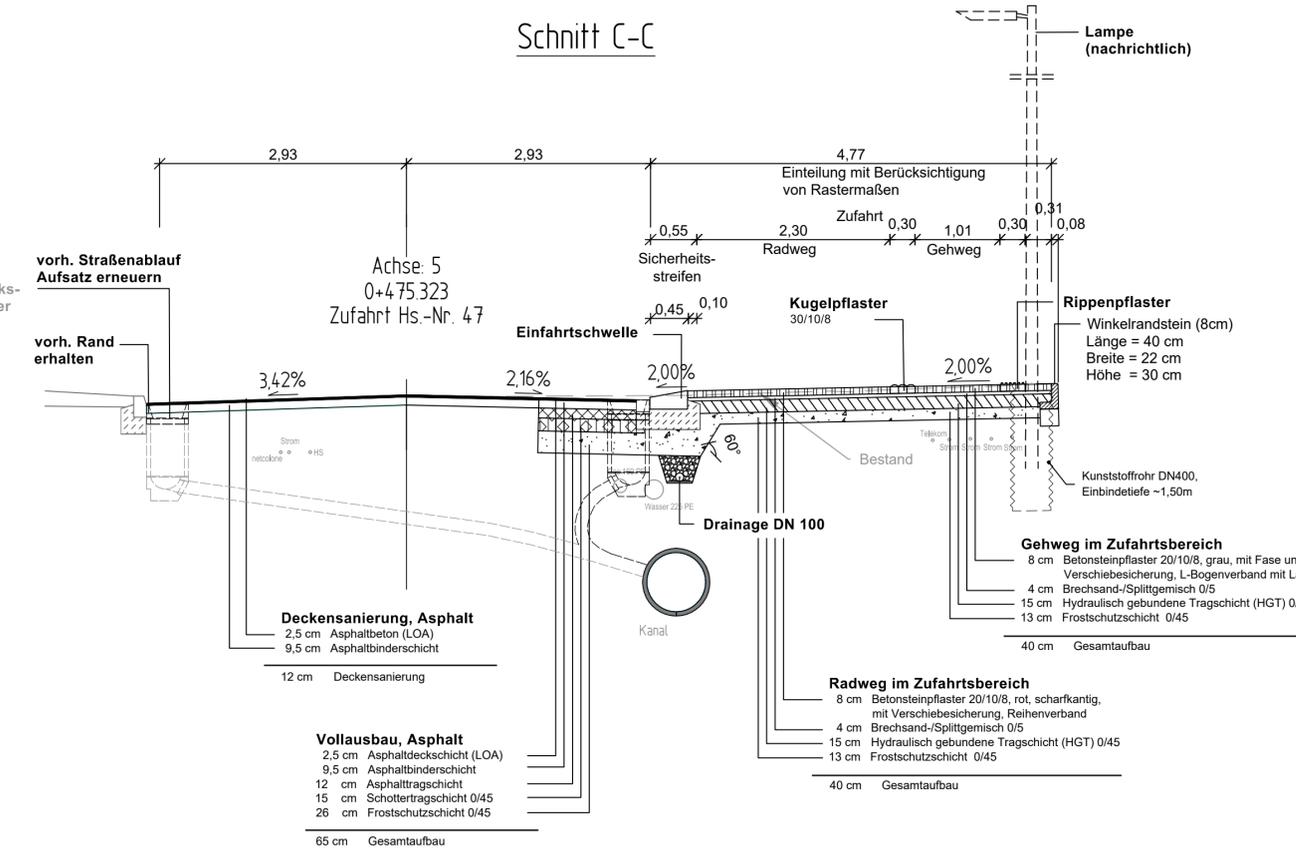
Schnitt A-A



Schnitt B-B



Schnitt C-C



Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen Die Oberbürgermeisterin

stadt aachen

Dezernat für Stadtentwicklung, Bau und Mobilität

Ludwigsallee - Radverkehrsanlage

Ausführungsplanung

Straßenquerschnitte M. = 1 : 50

Plan Nr.: 3T-SB-4QS-001 bearb.: AKU gez.: AKU

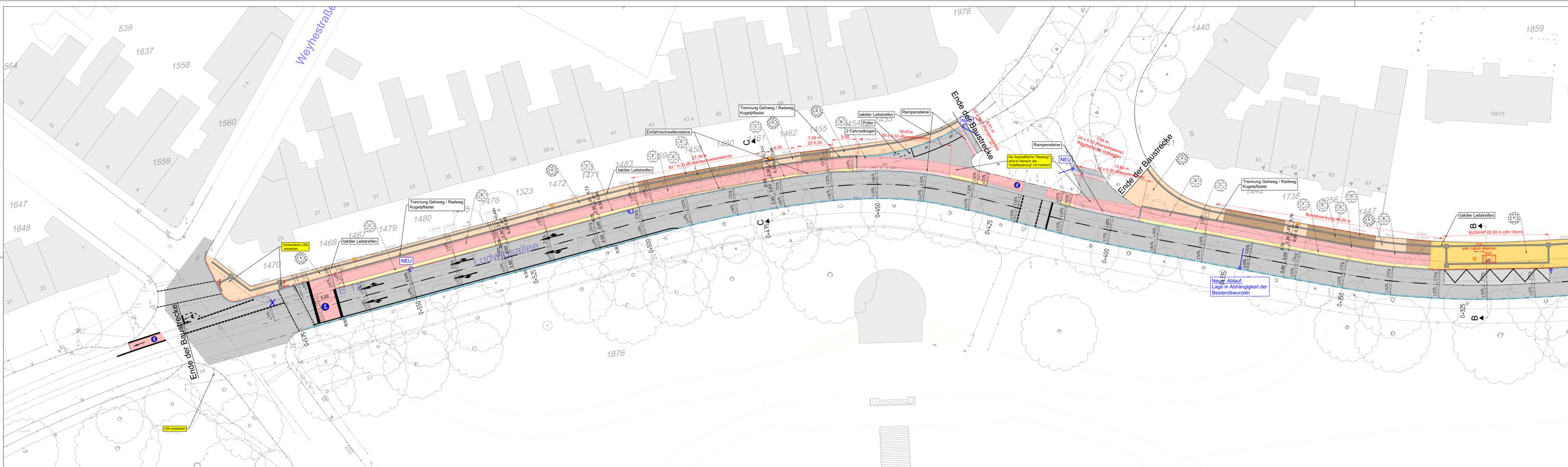
Nr.	Datum	Planänderung	bearbeitet:
			Isabel Strehle
			Abteilung 61/700
			Dr. Silke Roder
			17.02.2021

Verkehrsanlagenplanung: **KEMPEN KRAUSE INGENIEURE GMBH**
RITTERSTRASSE 20 D-52072 AACHEN
TEL: 041 88 99 00 FAX: 041 88 99 0000
WWW.KEMPENKRAUSE.DE

Lagebezug: ETRS89/UTM
Höhenbezug: DHHN92 HST160 Normalhöhennull
Höhenabschluss: HB.108 (181.601) u. HB.60034 (190.317)

In der Bezirksvertretung Aachen-Mitte beraten und beschlossen am:

Im Mobilitätsausschuss beraten und beschlossen am:



Legende

	Fahrbahn Asphalt		Gehbereich (Mischfläche)
	Fahrbahn Beton		Schutzstreifen
	Gehweg		Zufahrtsbereich
	Radweg		Grünfläche
			Basamentsteinrinne, 24x16x14cm
			1-zellig, betongrau
			taktile Leitelemente

Piktogramme informieren nicht über Verlegerichtung:

-
- Plattenbelag, 30x30x8, grau, mit Verschiebesicherung im Diagonalverband mit Bischofsmützen (Gehweg)
-
- Rechteckpflaster 20x10x8, rot, scharfkantig, mit Verschiebesicherung, Reihenverband (Radweg)
-
- Rechteckpflaster 20x10x8, grau, mit Fase & Verschiebesicherung, Reihenverband (Schutzstreifen)
-
- Rechteckpflaster 20x10x8, grau, mit Fase und Verschiebesicherung, L-Bogenverband (Gehweg in Zufahrt)
-
- Rechteckpflaster 20x10x8, rot, scharfkantig, mit Verschiebesicherung, Reihenverband (Radweg in Zufahrt)
-
- Rechteckpflaster 20x10x8, grau, mit Verschiebesicherung, Reihenverband (Schutzstreifen in Zufahrt)
-
- Rechteckpflaster 20x10x8, grau, mit Fase & Verschiebesicherung, Reihenverband (Zufahrt Füllfläche)
-
- Plattenbelag, 30x30x8, grau, mit Verschiebesicherung, Reihenverband (Bushaltestelle)
-
- Rechteckpflaster 20x10x10, mit Verschiebesicherung, Reihenverband (Geh-/Radweg in der Aufpflasterung Salvatorstraße)
-
- Radweg: grau, mit Fase, L-Bogenverband
-
- Radweg: rot, scharfkantig, Reihenverband

3.0% Querneigung mit Angabe des Gefälles

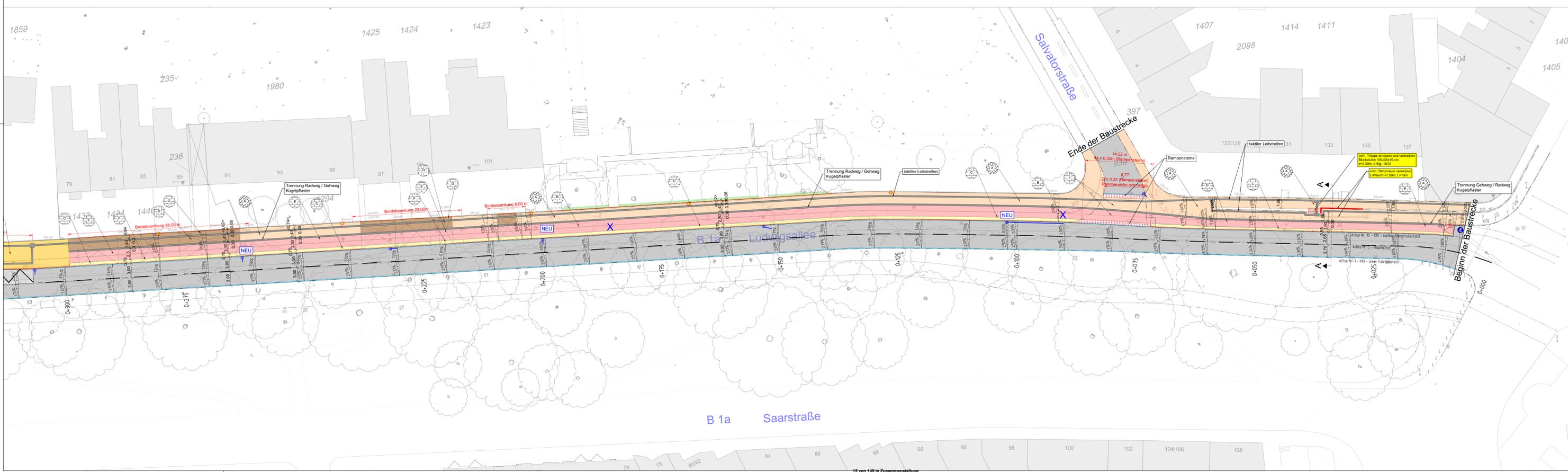
gepl. Straßenablauf 50x50, Schritzbreite 30-40 mm mit Anschlussleitung

Neuer Standort der Straßenbeleuchtung

Neuer Standort der LSA

Randeinfassungen:

Winkelrandstein W 8/22/30 t=0cm



Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen Die Oberbürgermeisterin

Stadt aachen

Ludwigsallee - Radverkehrsanlage

Entwurfplanung:

Lageplan (Gesamtannahme) M. = 1 : 250

Plan Nr.: 3T-SB-2LP-001 (werk. ZfV) (gez. Aktu)

Nr. Datum Planänderung bearbeitet

Standort: Ludwigsallee, Aachen, 52074

Änderung: 01/2021

Dr. Ingrid Rieder 17.02.2021

Verkehrsplanung:

Lagebezug: ETR58/UTM

Höhenbezug: DHHN2 HST160 Normhöhenfuß

Höhenabschluss: HL108 (181,66) u. HL6.0034 (180,317)

In der Bezirksvertretung Aachen-Mitte beraten und beschlossen am:

Im Mobilitätsausschuss beraten und beschlossen am:

Ergebnisse der digitalen Bürgerinformation am 17.11.2020 zur Planung Ludwigsallee im Abschnitt von Krefelder Straße - Lousbergstraße mit Anregungen und Bedenken (E-mail-Eingaben sowie schriftliche Eingaben in der Zeit vom 11. 11. bis 17.12.2020)

Allgemeines

- Insgesamt sind 116 Eingaben von Bürger*innen zur Planung Ludwigsallee eingegangen.
- Dabei gibt es auch doppelte Eingaben von einzelnen Bürger*Innen, z.B. per E-Mail und über ein von Bürgern zur Verfügung gestelltes pdf-Formular.
- Im Vorfeld der digitalen Bürgerinformationsveranstaltung sind bis zum 16.11. insgesamt 12 Eingaben eingegangen.
- Am 17.11. gab es 22 Eingaben, davon 13 während der Live-Veranstaltung.
- Zwischen 18.11. und 17.12. sind noch einmal 82 Eingaben eingegangen, hierbei häufig identische Eingaben über das bereitgestellte Formular
- Bei der Durchsicht der Eingaben lassen sich häufig angeführte Aspekte zu folgenden Themenbereichen zusammenfassen (Mehrfachnennungen möglich):
 1. 87 x Aspekt ruhender Verkehr (v.a. Verlust Parkraum aber auch Liefern und Laden)
 2. 69 x Aspekt Querschnittsaufteilung V6 vs. V5
 3. 11 x Fragen zur Bushaltestelle (Lage, Radverkehrsführung)
 4. 8 x Radverkehrsführung u.a. im Grünstreifen
 5. 7 x Wunsch nach frühzeitiger Bürgerinformation bzw. Kritik zum späten Zeitpunkt der Bürgerinfo (Beschlüsse schon gefasst)

Im Folgenden werden die wesentlichen Aspekte der Eingaben zu den einzelnen oben genannten Themenbereichen sowie die entsprechenden Antworten / Stellungnahmen der Verwaltung zusammengefasst:

1. Eingaben Ruhender Verkehr

- Die Auslastung im Tagesmittel sei nicht so relevant, die Auslastung der Parkplätze insb. abends und nachts sehr hoch. Dies stehe im Widerspruch zur Erhebung, die im Zusammenhang mit dem Bewohnerparken durchgeführt wurde.
- Liefern und Laden sowie Haltemöglichkeiten am Straßenrand sind erforderlich.
- Die Alternative im APAG Parkhaus ist zu teuer und zu weit entfernt.
- Es werden zusätzliche Parksuchverkehre erzeugt.
- Die Parkplätze auf der linken Seite der Ludwigsallee sind zu gefährlich (Ausstieg in Kurvenlage, baulicher Zustand schlecht, Bordstein zu hoch).
- Parkplätze sollten mit Ladeinfrastruktur ausgestattet werden.
- Vereinzelt wird nach Möglichkeit von Schrägparkständen im Mittelstreifen, wie in der Monheimsallee, nachgefragt.
- Bewohnerparkbereiche sollen exklusiv für Bewohner freigehalten werden.
- Der Bunker könnte als Fläche für Parken, Car-Sharing und Ladesäulen genutzt werden.
- Parkzone „N“ soll über die gesamte Kupferstraße ausgedehnt werden oder die Ludwigsallee soll in die Parkzone „B“ mit einbezogen werden.

Antwort / Stellungnahme der Verwaltung

Die Untersuchungsergebnisse der Nacherhebung des Bewohnerparkens im Jahr 2017 zeigen, dass durch die Einführung der Bewohnerparkzone die Auslastung der öffentlichen Parkplätze im Mittel gesunken ist, dabei ist sie

morgens und abends höher als im Tagesverlauf. Der Anteil der Kfz, die nicht den Bewohner*innen zugeordnet werden konnte, ist insbesondere in den Morgen- und Abendstunden deutlich zurückgegangen. Des Weiteren

belegen die Ergebnisse, dass auch der Anteil der Dauer- und Mehrfachparker im Mittel zurückgegangen ist. Im Vergleich der Vor- und Nacherhebung ist auch die abendliche Auslastung niedriger. Außerdem wurde nachgewiesen, dass deutlich mehr Bewohner*innen die Parkplätze nutzen.

Die aktuelle Parksituation weist wegen der verschiedenen Baustellen (Ludwigsallee, aber auch Nizzaallee) weniger verfügbaren öffentlichen Parkraum auf.

Die APAG bietet am Parkhaus „Eurogress“ derzeit einen 24 h-Tarif und einen Job-Tarif an. Ein Home-Parking-Tarif für die Zeit von 16 bis 9 Uhr für ca. 40 €/Monat ist angestrebt. Dabei wird ein überdachter und überwachter Parkplatz - anders als beim Bewohnerparken am Straßenrand – garantiert. Bei einer Nutzung dieses Parkplatzangebotes entfallen zeitintensive Park-Such-Verkehre. Der Preis für einen Stellplatz im Parkhaus ist höher als die Gebühr für das Ausstellen des Bewohnerparkausweises, die allerdings nur eine Befreiung von der Parkgebührenpflicht und keinen Anspruch auf einen Parkplatz darstellt.

Die Parkplätze im Parkhaus „Eurogress“ sollen mit 20 e-Ladepunkten ausgestattet werden. Hier kann zukünftig konzentriert das Laden von e-Fahrzeugen im öffentlichen Raum angeboten werden.

Aachen verfährt bei der Einrichtung von Bewohnerparkzonen nach dem Mischprinzip des Kölner Modells: Alle öffentlichen Parkplätze werden bewirtschaftet und können sowohl von Bewohner*innen und Besucher*innen genutzt werden. Dabei müssen Besucher*innen einen Parkschein am Automaten während der Bedienpflichtzeit ziehen. Bewohner*innen parken kostenfrei mit einem Bewohnerparkausweis. Bei einer Trennung von Bewohner- und Besucherparkplätzen dürften gemäß § 45 StVO innerhalb eines Bereiches werktags von 9.00 bis 18.00 Uhr nicht mehr als 50%, in der übrigen Zeit nicht mehr als 75% der zur Verfügung stehenden Parkfläche für die Bewohner reserviert werden. Die verbleibenden Parkplätze sind dann nur kostenpflichtig und nicht mehr mit dem Bewohnerparkausweis nutzbar. Die jeweiligen Bereiche müssen separat beschildert werden. Um eine möglichst umfangreiche Nutzbarkeit aller Parkplätze zu gewährleisten wird die Verwaltung auch weiterhin nach dem Mischprinzip beschildern, da dies eine grundsätzlich höhere Bereitstellung von Parkplätzen für Bewohner ermöglicht.

Die zukünftige Liefer- und Ladesituation in der Ludwigsallee im Abschnitt zwischen Krefelder Straße und Kupferstraße ist vergleichbar mit der an vielen anderen Hauptverkehrsstraßen in Aachen, in denen ebenfalls kein oder abschnittsweise kein Fahrbahnrandparken erlaubt ist und auch keine Parkstreifen zur Verfügung stehen, in denen Liefer- und Ladezonen eingerichtet werden können.

Grundsätzlich besteht in angrenzenden Straßen, auch in denen, die einer Bewohnerparkzone angehören, immer die Möglichkeit in freien Lücken zum Liefern und Laden bzw. zum Ein- und Aussteigen zu halten. Sind in diesen Straßen überwiegend alle Parkplätze belegt, können separate Liefer- und Ladezonen eingerichtet werden. In der Ludwigsallee bestünde zudem die Möglichkeit in verkehrlichen Schwachlastzeiten (z.B. zwischen ca. 19.00 und 7.00 Uhr) im rechten Fahrstreifen Liefer- und Ladezonen einzurichten. Die Verwaltung prüft diese Möglichkeiten.

Darüber hinaus kann für z.B. Umzüge, Möbellieferungen und ähnliche Gegebenheiten durch die Verwaltung eine Ausnahmegenehmigung erteilt werden. Taxen haben bereits per Gesetz Sonderrechte. So dürfen diese in zweiter Reihe halten, um Fahrgäste ein- oder aussteigen zu lassen, wenn es die Verkehrslage zulässt.

Im linksseitigen Grünstreifen ist aus Baumschutzgründen und wegen des denkmalgeschützten Belages auf dem Geh -/ Radweg sowie wegen der dann mangelhaften Sichtbeziehungen ein Schrägparken in der Grünanlage nicht möglich. Der Grünstreifen inklusive der Parkplätze zwischen Kupferstraße und Lousbergstraße wird im Zuge der Baumaßnahme nicht verändert.

Verbesserungen des baulichen Zustands sollen allerdings im Rahmen von Unterhaltungsmaßnahmen durch den Aachener Stadtbetrieb in Abstimmung mit dem Fachbereich Umwelt geprüft werden.

Da, wo die Querschnittsbreiten es ermöglichen, wurde im Rahmen der Planung auf der Fahrbahn ein Sicherheitstrennstreifen zu den linksseitigen Parkplätzen eingeplant.

Die Idee einer Umnutzung des Bunkers zu Zwecken einer Parkplatznutzung sowie als Car-Sharing oder E-Ladeplatz wird von der Verwaltung aufgenommen und geprüft.

Der Zuschnitt der Zone "N" endet heute mit der Bebauung in der Kupferstraße. Die Parkplätze außerhalb der Zone werden den Besucher*innen des Salvator- und Lousbergs als Ausflugs- und Wanderparkplatz vorgehalten, um größeren Park-Such-Verkehr innerhalb der Bewohnerparkzone "N" zu vermeiden. Die Zonenerweiterung "N" um den anbaufreien Straßenabschnitt der Kupferstraße bis zum Teufelsdenkmal bedarf einer individuellen Prüfung und politischen Beratung.

Bei einer Grenzverschiebung wie z.B. der Zuweisung der Ludwigsallee oder eines Abschnitts der Ludwigsallee zur Bewohnerparkzone "B" sind rechtliche und planungsrelevante Rahmenbedingungen zu prüfen. Dabei wird die maximale Ausdehnung eines Gebietes von 1.000 m (vgl. VV zu § 45 Ziff. X Nr. 3 – Rn. 31) bezüglich der Erschließung des Gebietes sowie der Erreichbarkeit von Straßen und Straßenabschnitte geprüft. Gebiete sollen möglichst so abgegrenzt sein, dass den Bewohner*innen in dem ausgewiesenen Gebiet ausreichend private und öffentliche Parkplätze in ortsüblicher fußläufiger Entfernung von ihrer Wohnung zur Verfügung stehen und Park-Such-Verkehre gering gehalten werden. Auf der Ludwigsallee / Saarstraße wurde der breite Mittelstreifen als Grenze geplant, da er eine räumliche Grenze zwischen den Quartieren darstellt und längere Fahrwege vermieden werden können. Grundsätzlich ist eine Grenzverschiebung möglich. Diese bedarf jedoch ebenfalls einer individuellen Prüfung und politischen Beratung.

2. Eingaben Querschnittsaufteilung

- Die Mehrzahl der Petenten und Petentinnen wünscht eine Querschnittsaufteilung entsprechend Variante 6 statt Variante 5.
- Eine Zweispurigkeit sei nicht erforderlich (s. Baustelle) und böte weniger Verkehrsbelastung, weniger Lärm und Abgase, geringere Geschwindigkeiten, mehr Verkehrssicherheit und damit insgesamt eine Verbesserung der Lebensqualität.
- Die 2. Spur könnte in Stoßzeiten als ÖV-Spur, ansonsten zum Parken und Liefern und Laden freigegeben werden.
- Weitere Vorschläge sehen die Aufteilung in eine Kfz - und eine Bus-/Radmischspur oder aber die Einrichtung eines kombinierten Geh-/Radweges bei Beibehaltung des Parkstreifens vor.

Antwort / Stellungnahme der Verwaltung

Die Variante 5 ermöglicht mit der Einrichtung einer im Regelfall 6,50 m breiten Fahrbahn neben dem vorgesehenen Geh- und Radweg die Markierung von zwei Fahrspuren. Die Zweispurigkeit wird vor allem zur Gewährleistung eines dauerhaft störungsfreien, attraktiven und stadtverträglichen ÖPNV geplant, der auch das Tempo 50 als Regelgeschwindigkeit beinhaltet. Sie bietet aber auch die Flexibilität, die asphaltierte Fläche punktuell oder zeitlich befristet anders zu nutzen.

Aus Sicht der Verwaltung werden die aktuellen Beobachtungen der Anlieger*innen bestätigt: Die aktuelle Verkehrssituation (die derzeit ohne Busverkehr in Richtung Ponttor existiert) zeigt, dass der Verkehr bis auf

wenige Situationen reibungslos funktioniert, auch die Hinweise zu weniger Lärm und Abgasen in der Ludwigsallee können nachvollzogen werden. Allerdings geschieht dies zu Lasten der Lärm – und Abgasbelastung der Anwohner*innen in der Saarstraße, die seit August 2020 die Verkehrsmenge für beide Fahrtrichtungen aufnehmen muss.

3. Eingaben Bushaltestelle Ehrenmal

- Durch die geänderte Lage entstehen längere Fußwege zur gesicherten Querungsstelle.
- Die Führung des Radverkehrs in der Bushaltestelle (Gehweg, Rad frei) wird häufig kritisiert.

Antwort / Stellungnahme der Verwaltung

Die vorgeschlagene Führung des Radverkehrs im Seitenraum neben der Fahrbahnrandhaltestelle ist nach den geltenden Empfehlungen für die Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ) geplant worden. Die Ausschilderung "Gehweg, Radfahrer frei"- bedeutet, dass Radfahrer*innen besondere Rücksicht auf die Fußgänger*innen nehmen. Dieses Prinzip des Mischverkehrs begreift die hier am Verkehr Teilnehmenden als mündige Bürger*innen und spricht ihnen die Kompetenz zu, das eigene Geschwindigkeitsniveau entsprechend der Situation vor Ort zu wählen. Diese Führung des Radverkehrs wird seit Jahren an vielen Haltestellen praktiziert. Auf Grundlage der Bürgereingaben wird in der weiteren Planung eine Ausschilderung des Haltestellenbereichs als gemeinsamer Geh - und Radweg (VZ 240) in einer Breite von ca. 5,60m (inkl. Fahrgastunterstand) verfolgt. Auch hier ist die besondere Rücksichtnahme auf Zufußgehende erforderlich; allerdings mit mehr Nutzungsrechten der Radfahrenden – insbesondere in den Fällen, wo keine Fußgänger oder wartenden Fahrgäste anzutreffen sind. Zwischen Fahrgastunterstand und Bordstein wird für die Fahrgäste zusätzlich ein 1,50m breiter gepflasterter Ein – und Ausstiegsbereich geschaffen, um hier die Aufmerksamkeit zu erhöhen.

Eine separate Führung des Radweges hinter dem Wartebereich – die grundsätzlich präferiert würde – kann wegen der nicht ausreichenden Platzverhältnissen im Seitenraum (nach ERA: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen mindestens 7,0 m) nicht vorgeschlagen werden.

Der barrierefreie Ausbau der Haltestelle mit Hochbord für einen ebenen Einstieg in die Niederflerbusse sowie taktilen Leitelementen für sehbehinderte und blinde Menschen ist nur durch die Verschiebung der Haltestelle um ca. 60 m in Richtung Bastei möglich, da hier keine Grundstückszufahrten liegen. Insbesondere Menschen mit Kinderwagen, Rollatoren oder Rollstühlen haben zukünftig Vorteile durch die besseren Einstiegsmöglichkeiten wegen des neuen Hochbordes.

4. Eingaben Radverkehrsführung

- Die Notwendigkeit von 2,30 m breiten Radverkehrsanlagen wird in Frage gestellt.
- Eine Radverkehrsführung im Grünstreifen und Fortführung über die Monheimsallee wird als Alternative zu Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn gewünscht.
- Angaben zum Radverkehrsanteil im Jahresverlauf / eine Zählung des Radverkehrs auf der Ludwigsallee werden gewünscht, der Bedarf an der Radverkehrsanlage insgesamt angezweifelt.
- Die Abbiegesituation für den Radverkehr aus der Ludwigsallee nach links in Richtung Veltmannplatz soll optimiert werden.
- Die Gestaltung der Kreuzungen sollte insgesamt radfahrfreundlicher werden.

- Die Situation im Bereich der Bastei ist für den Radverkehr zu schmal und nicht radentscheidkonform und könnte ggfs. durch einen Neubau der Bastion verbessert werden.
- Absenkungen an den zahlreichen Zufahrten sind für die Radfahrer*innen nicht akzeptabel, auch über die Kupferstraße sollte der Radverkehr höher als das Kfz-Niveau geführt werden.
- Die Erreichbarkeit der Grundschule am Lousberg an der Saarstraße aus Richtung Bastei könnte für Radfahrer*innen durch eine Ampel zwischen Bergstraße und Grünanlage verbessert werden.

Antwort / Stellungnahme der Verwaltung

Die Planung einer 2,30 m breiten Radverkehrsanlage zuzüglich eines 0,50 m breiten Sicherheitsabstands zum fließenden Verkehr resultiert aus den Vorgaben des Radentscheids Aachen, dem mit Beschluss des Rates der Stadt vom 04.11.2019 zugestimmt wurde. Danach sollen jährlich 5 km Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen in einer entsprechenden Breite angelegt werden. Der Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen hat die Verwaltung in der Sitzung am 25.06.2020 entsprechend aufgefordert, radentscheidkonforme Lösungen bei der Ausführungsplanung der Ludwigsallee zu berücksichtigen.

Die Radverkehrsführung im Grünstreifen ist nicht radentscheidkonform. Es ist aufgrund der räumlichen Gegebenheiten nur eine gemeinsame Nutzung mit dem Fußverkehr denkbar. Auch muss das nicht komfortabel zu befahrende Kleinmosaikpflaster aus dem Jahr 1900 erhalten bleiben, da die gesamte „Promenade“ hier unter Denkmalschutz steht. Die Wegeführung ist heute als gemeinsamer Geh- und Radweg in beiden Richtungen zwischen Bastei und Lousbergstraße ausgeschildert und sollte zukünftig auch weiterhin für die interessierten Radfahrer*innen nutzbar bleiben.

Eine Verkehrszählung aus dem Winter (Februar) 2014 gibt einen Radverkehrsanteil entlang der Ludwigsallee von 1,2% an. Eine noch ältere Zählung aus dem Frühjahr (Juni) 2001 zeigt einen Radverkehrsanteil von 2,7 %. Die Durchführung einer aktuellen Zählung ergibt wegen der bereits länger anhaltenden Baustellensituation keine belastbar realistischen Daten. Unabhängig davon ist die Planung als eine Angebotsplanung zur Erhöhung des Radverkehrs zu betrachten, die auf die Ziele der Mobilitätswende einzahlt und einen Beitrag zu der vom Mobilitätsausschuss angestrebten und beschlossenen Zielperspektive leisten soll. Als starke Verbesserung wird bis 2030 ein Wegeanteil der Verkehrsmittel des Umweltverbundes von > 64% formuliert!

Die Führung als Linksabbieger aus der Ludwigsallee in Fahrtrichtung Veltmannplatz wird als indirektes Linksabbiegen und Anpassung der Signalisierung in die weitere Planung aufgenommen.

Die Umgestaltung der Kreuzung Krefelder Straße/Monheimsallee/Saarstraße/Sandkaulstraße sowie der Krefelder Straße bis Einmündung Soerser Weg ist Teil des Förderprojektes #AachenMooVe! Und wird voraussichtlich bis Mitte 2022 realisiert.

Im Abschnitt von Krefelder Straße bis Salvatorstraße besteht aufgrund der nicht ausreichenden Verkehrsflächenbreite (inklusive Gehweg) eine nicht baulich veränderbare Engstelle. Der Kfz-Verkehr aus der Monheimsallee wird in einer überbreiten Fahrspur in die Ludwigsallee übergeleitet. Die Aufstellfläche ermöglicht das zweistreifige Einfahren in die Ludwigsallee, das zur Abwicklung der Kfz-Verkehre am Knoten derzeit notwendig ist. In der Ludwigsallee muss daher eine entsprechend breite Fortführung die Einfahrt ermöglichen, sodass hier eine Fahrbahn von 5,30 bzw. 5,55 m notwendig ist. Damit ist für den Kfz-Verkehr nur noch ein Nebeneinanderfahren mit "eingeschränkten Bewegungsspielräumen" nach den geltenden Richtlinien (Rast 06) möglich. Der Radweg oder geschützte Radfahrstreifen wird mit einer Mindestbreite von 1,50m (nach der aktuell geltenden der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung) geplant, zuzüglich eines 0,50 m breiten Sicherheitsabstandes zum fließenden Kfz-Verkehr). Nur durch den kompletten Umbau/Neubau des Gebäudes Ludwigsallee 139, das in Privatbesitz ist, könnten durch einen geänderten Anschluss an die städtischen

Verkehrsflächen (Gehweg mit Treppenanlage) mehr Flächen für den Radverkehr zur Verfügung stehen. Dies ist zur Zeit aber nicht absehbar!

Der geplante Radweg wird durchgehend auf Gehwegniveau geführt. Es gibt keine Absenkung des Radweges in den Grundstückszufahrten und den Einmündungen zur Kupferstraße sowie der Salvatorstraße. Die Grundstückseinfahrten erhalten am Fahrbahnrand einen "Schwellenstein", die Straßeneinmündungen einen „Rampenstein“, die beim Einfahren langsam überfahren werden müssen. Diese Führung des Radverkehrs in Seitenlage - ohne Absenkungen in Grundstückseinfahrten - wird seit Jahren in Aachen gebaut.

Um die Grundschule am Lousberg mit dem Fahrrad zu erreichen, können Kinder bis 10 Jahre in Begleitung eines Erwachsenen auf dem Gehweg entlang der Saarstraße fahren. Heute existieren bereits eine Fußgängersignalanlage in Höhe des Ehrenmals/Kupferstraße mit Grünanforderung sowie eine Signalanlage in Höhe Bastei/Saarstraße, die beide in ca. 200m Entfernung zur Grundschule Saarstraße liegen. Eine weitere Fußgängersignalanlage mit Grünanforderung in Höhe der Bergstraße - in etwa 200m Entfernung der beiden vorhandenen Signalanlagen - würde die Leistungsfähigkeit für den Verkehr auf der Saarstraße in diesem 400m langen Abschnitt beeinflussen. Die Anregung, zur besseren Erreichbarkeit der Saarstraße und der Grundschule aus Richtung Bastei – ohne Umwegfahrten bis zur Kreuzung Veltmannplatz/ Lousbergstraße – zu gelangen wird aufgenommen und geprüft.

5. Wunsch nach mehr Bürgerbeteiligung im Vorfeld der bereits gefassten Beschlüsse

- Der späte Zeitpunkt der Beteiligung wird kritisiert.
- Wünsche der Bürger*innen können nicht mehr berücksichtigt werden.
- Auf eine echte Bürgerbeteiligung mit Diskussionsformat wurde verzichtet und nur ein „youtube“-Format angeboten. Von anderen wird das gewählte Format befürwortet.
- Auf fehlende Einladungsflyer sowie den Wunsch die vorgestellte Planung weiterhin einsehen zu können wird hingewiesen.

Antwort / Stellungnahme der Verwaltung

Der gewählte Zeitpunkt der Beteiligung der Bürger*innen orientiert sich am bisher üblichen Vorgehen. Seitens der Politik war bis dato gewünscht, dass die Beteiligung der Ausschüsse vor einer Information der Bürger*innen geschehen sollte. Zur grundsätzlichen Verfahrensweise hinsichtlich der Beteiligung von Bürger*innen bei Straßenbaumaßnahmen liegen aktuell Anträge verschiedener Parteien vor, deren Beratungsergebnis Einfluss auf die zukünftige Vorgehensweise haben wird.

Alle Eingaben werden – soweit möglich – in der weiteren Ausführungsplanung berücksichtigt.

6. Weitere Einzelaspekte in den Eingaben

- Die Einführung von Tempo 30 auf der Ludwigsallee wird gewünscht.
- Die Ludwigsallee soll als Anlieger- und Einbahnstraße geplant, der Durchgangsverkehr als Beidrichtungsverkehr in der Saarstraße geführt werden.
- Es wurden veraltete Pläne mit fehlenden Gebäuden verwendet.
- Gibt es Planungen um die Monheimsallee ähnlich zu gestalten?
- Wie ist die Fortführung im Bereich zwischen Lousbergstraße und Roermonder Straße geplant? Ergebnisse Verkehrsversuch Pontwall abwarten?
- Wie berechnen sich die Anliegerkosten und mit welchen Beiträgen ist je laufendem Meter Straße pro Grundstück zu rechnen?

- Eingabe zur Richtigstellung der geschätzten Baukosten auf der Internetseite
- Die gefahrenen Geschwindigkeiten sind zu hoch.

Die Reduktion auf Tempo 30 kann in der Ludwigsallee nach der derzeitigen Rechtslage nur aus Lärmschutzgründen angeordnet werden. Ob die Voraussetzungen hierfür vorliegen wird derzeit geprüft.

Der Vorschlag, den Beidrichtungsverkehr in die Saarstraße dauerhaft zu verlegen, würde einseitig zu Lasten der dortigen Anwohner geschehen. Auch aus den bereits angeführten Gründen (siehe Querschnittsaufteilung) wird dies nicht verfolgt (s.o.).

Wenn Grundstückseigentümer nach Fertigstellung einer Neubaumaßnahme eine Schlussvermessung durchführen und dem Katasteramt der Städteregion diese Pläne mit den neuen Gebäuden vorliegen, kann dort das Kataster geändert werden. Dies war bis Dezember 2020 nicht geschehen.

Auch die Monheimsallee wird hinsichtlich der Führung des Radverkehrs aktuell betrachtet. Der dort vorhandene Radfahrstreifen entspricht hinsichtlich seiner Breite nicht mehr den Anforderungen, die auch die Stadt Aachen an ihre Radverkehrsanlagen hat. Da es sich um eine auch für den ÖPNV wichtige Achse - ohne Längsparken - handelt und der Verkehrsraum aber definierte und aufgrund der Gehwege und des Alleencharakters voraussichtlich nicht zu verändernde Bordsteinkanten aufweist, ist unter Berücksichtigung dieser Rahmenbedingungen eine für alle Verkehrsteilnehmenden akzeptable Lösung zu finden. Es wurden bereits verschiedene Varianten der Neuaufteilung des Verkehrsraums erstellt, die derzeit diskutiert und abgewogen werden.

Die Führung des Radverkehrs auf dem Abschnitt zwischen Lousbergstraße und Roermonder Straße bergab ist aktuell als Freigabemarkierung, d.h. provisorisch vorbereitet für eine endgültige Markierung, angelegt. Diese provisorische, gut sichtbare Markierung basiert auf der im September 2017 vom Mobilitätsausschuss beschlossenen Planung. Die Markierung wurde nach Beendigung der Arbeiten der Regionetz GmbH damals noch nicht mit Kaltplastik final markiert, da die Witterung dies zu diesem Zeitpunkt noch nicht zuließ (es sind Mindesttemperaturen erforderlich). Aufgrund des zwischenzeitlich Richtung Westen realisierten Verkehrsversuchs mit einer Protected Bike Lane auf dem Pontwall, den Baumaßnahmen des Versorgungsträgers auf dem östlichen Abschnitt der Ludwigsallee mit anschließender Neuaufteilung des Straßenraums von städtischer Seite sowie den neu definierten Anforderungen des Radentscheids ist dieser Abschnitt in einem völlig neuen Kontext zu sehen, weshalb die 2017 beschlossene Planung noch nicht final markiert wurde. Die veränderten Rahmenbedingungen erfordern, dass dieser bislang temporär markierte "Lückenschluss" hinsichtlich seiner finalen Markierung nochmals neu betrachtet und bewertet werden muss. Nach der Evaluation des Verkehrsversuches der Protected Bike Lane auf dem Pontwall wird die Aufteilung der Verkehrsflächen in diesem Abschnitt der Ludwigsallee nochmals überprüft werden.

Eine Beispielrechnung zu den Anliegerkosten wurde in der Präsentation dargestellt und ist im Internet einsehbar. Hier wurde die mögliche Beitragshöhe (Kosten pro m² Grundstücksgröße) für Grundstücksgrößen zwischen 200 und 400m² dargestellt.

Die in der Bürgerinformationsveranstaltung dargestellten Kosten (ca. 765.000 Euro) wurden noch im November auf der Internetseite

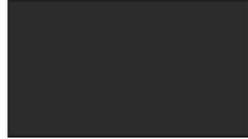
http://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/verkehr_strasse/strassenplanung_bau/ludwigsallee/index.html näher erläutert: Neben den Baukosten des Radwegs auf Gehwegniveau sind in dieser Summe auch die grundhafte und barrierefreie Erneuerung des Gehwegs in gesamter Breite im Abschnitt zwischen Salvatorstraße und Lousbergstraße enthalten. Ebenso enthalten sind die Kosten für die bauliche Neugestaltung der Einmündungsbereiche Salvatorstraße und Lousbergstraße inkl. taktiler Leitelemente. Die Herstellungskosten beinhalten neben den reinen Baukosten u. a. Kostenansätze für externe Ingenieurleistungen, Anpassungen der

Beleuchtung und notwendige Nebenleistungen wie die aufwendige, bauzeitliche Verkehrsführung, die Baumfällung sowie das Versetzen des Fahrgastunterstandes.

Im März 2017 fanden an drei Zählstellen der Ludwigsallee zwischen Ponttor und Krefelder Straße in Höhe der Hausnummern 15,43 und 101 Geschwindigkeitsmessungen statt. Die Durchschnittsgeschwindigkeit über den gesamten Erhebungszeitraum betrug an diesen Messstellen 38 km/h, 41 km/h und 48 km/h. Die höchste gemessene Geschwindigkeit betrug als Einzelereignis 100 km/h. Die Geschwindigkeit V85, die am ehesten das tatsächliche Fahrverhalten wiedergibt und von 85 % aller Fahrzeuge nicht überschritten wird, betrug 45 km/h, 48 km/h und 55 km/h. Der Anteil der Geschwindigkeiten größer 60 km/h betrug im Abschnitt zwischen Krefelder Straße und Kupferstraße 4,2 %. In den übrigen Abschnitten lag er unter 1%. Damit wird die Geschwindigkeitssituation in der Ludwigsallee als unauffällig bewertet.

Bürgereingaben zur Planung Ludwigsallee

1. 18 Eingaben an die Funktionsmail verkehrsmanagement@mail.aachen.de bis 16 Uhr am 17.11.2020



Sehr geehrter Herr Mohnen,

ich bin Anwohnerin der Ludwigsallee.

Ich sehe der geplanten Umgestaltung der Ludwigsallee mit großer Sorge entgegen. Es wird an die Radfahrer gedacht, aber nicht an die Anwohner, die auf ihre Autos in der Nähe angewiesen sind, was durch den Wegfall der zahlreichen Parkplätze nicht mehr gewährleistet ist.

Mit der Lösung der einspurigen Ludwigsallee würde der Parkraum erhalten bleiben, und der Verkehr würde entschleunigt.

Die zweispurige Ludwigsallee wurde teils zur Rennstrecke. Man sieht momentan dass in der Saarstr. der Verkehr trotz einer Spur fließt und es zu keinen großen Staus kommt genauso trotz anfänglichen Schwierigkeiten am Adalbertsteinweg.

Auf dem Mittelstreifen der Ludwigsallee ist bis zur Lousbergstr. bereits ein gemeinsamer Fuss- und Radweg vorhanden, der momentan auch viel von Radfahrern genutzt wird. Dazu muss man sagen, dass schon vor der Baustelle, obwohl 2 Radwege vorhanden, die Fahrradfahrer ohne Rücksicht auf die Fussgänger über den Gehweg rasen. Das bezeichne ich nicht als rücksichtsvolles Miteinander.

Es wäre schön eine Lösung auch im Sinne der Anwohner zu finden.

Mit freundlichen Grüßen



An den
Oberbürgermeister
- Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen -
Postfach
52058 Aachen

Aachen, im November 2020

- Ludwigsallee -

Zu der Planung möchte ich folgendes bemerken:

- es werden nur die Interessen der Radfahrer und Städteplaner berücksichtigt nicht aber der Anwohner
Wo sollen wir parken wenn die ganzen Parkplätze wegfallen?
- es betrifft nicht nur Anwohner, sondern auch Handwerker, Pflegedienste u. weiteres
- es ist ein Radweg auf dem Mittelstreifen vorhanden, der saniert werden müsste. Vielleicht aber es gibt ihn genau zwischen Krefeldstr. u. Lousbergstr.
- wobei man sagen muss, dass trotz vorhandenem Radwegen, mind. 50% der Radfahrer rücksichtslos über den Gehweg rasen.

Name:
Straße:
Wohnort:

Bitte vollständig und in Druckbuchstaben ausfüllen!

Bitte die Eingabe in bereitstehenden Briefkasten vorfen.
Eingaben bis 27.11.2020 auch unter:
o.g. Anschrift oder
per E-Mail: verkehrsausschuss@stl.aachen.de

Sehr geehrte Damen und Herren,

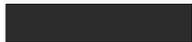
bezüglich der Planung der Umgestaltung der Ludwigsallee möchte ich anmerken, dass die Gestaltung der Bushaltestelle nicht zu der Zielsetzung des Radentscheides passt. Dort heißt es über sichere Radwege an Hauptstraßen:

„baulich vom Fußverkehr und ÖPNV getrennt“

Dabei erwarte ich, dass der Radweg auch an Haltestellen weitergeführt wird. Angehängt habe ich eine Skizze einer möglichen Gestaltung, die natürlich mehr Platz benötigt, als die bisherige Planung. Evtl. muss die Haltestelle dann so verschoben werden, dass genügend Platz vorhanden ist. Ggf. könnte auch die Fahrbahn Richtung mittlerem Grünstreifen verschwenkt werden.

Da ich regelmäßig an der Jülicher Straße mit dem Rad fahre, konnte ich dort schon oft Konflikte durch die Mischung von Fußgängern und Radfahrern an den Haltestellen beobachten, die überall dort entschärft sind, wo die Radwegführung die Radfahrer klar hinter den wartenden Fußgängern entlang führt. (Insbes. die Haltestelle Prager Ring auf der Jülicher Str. stadteinwärts und Liebigstr. stadtauswärts sind konfliktträchtig.)

Mit freundlichen Grüßen,



Sehr geehrte Damen und Herren,

zu Ihrer Planung zur Umgestaltung der Ludwigsallee möchten wir folgende Punkte anmerken:

1. Die Planung ist nur in Ausschnitten im Internet verfügbar. Hier sollten die gesamten Planunterlagen (insbesondere für die Vorzugsvariante 5) zur Verfügung gestellt werden. Online, nicht im Amt (besonders in der jetzigen Zeit)!
2. Die Planung berücksichtigt bevorzugt die Interessen des KFZ-Individualverkehrs. An Stellen, die für den bevorzugten Straßenquerschnitt nicht ausreichend breit sind werden die Fahrradstreifen unterhalb des im Radentscheid geforderten Ausmaßes verkleinert (Bereich an der Bastei). Der KFZ-IV muss hier keine Einbußen hinnehmen.
3. An der geplanten Bushaltestelle 'Lousberg/Ehrenmal' wird der Fahrradweg unterbrochen und ein Fußweg mit dem Zusatz 'Fahrradfahrer frei'. Einerseits besteht hier keine Benutzungspflicht des Weges, wodurch Fahrradfahrer auf die Fahrspur des Individualverkehrs ausweichen könnten und des Weiteren müssten die Fahrradfahrer die diesen Weg nutzen Schrittgeschwindigkeit fahren. Die Konflikte zwischen Bus (Fahrgästen) und Radfahrern sind hier schon vorhersehbar. Auch hier muss erneut der Radverkehr Einschränkungen hinnehmen.
4. Der Radweg wird in den Querschnitten auf Gehweg-Niveau gezeichnet. Im gesamten Planungsbereich sind zahlreiche Einfahrten vorhanden. Die Absenkungen der Einfahrten auf Straßenniveau sind für den Radfahrer in dieser Frequenz nicht zumutbar und stehen im Kontrast des Zieles einen komfortablen Radweg zu schaffen.
5. Sie stellen die Parkplatzsituation so dar, dass die Parkplätze im Tagesmittel(!) nicht voll ausgelastet sind. Für die Anwohner sind frei Parkplätze am Tag aber nicht von Bedeutung. Im Nachmittagsbereich, nach Feierabend, ist die Auslastung deutlich höher als im Tagesmittel. Wurde diese Zahl nach Einführung der Parkzone N ermittelt? Durch die besondere Situation der Hanglage am Lousberg und den damit verbundenen Sackgassen entsteht zusätzlicher Parkraumsuchverkehr.
6. Bei Ihrer Planung entfällt die Mehrzahl der Parkplätze. Zusätzlich wird die gesamte Fläche neben dem Gehweg dem fahrenden Verkehr zugeschrieben. Anwohner, Lieferdienste, Speditionen, Taxis, Busse können bei Haltevorgängen nur auf der Fahrspur stehen bleiben, behindern den Verkehrsfluss (auf beiden Fahrspuren) und stellen ein Sicherheitsrisiko dar. Alternativ kann hierfür natürlich auch der Fahrradweg an nicht baulich getrennten Abschnitten, z. B. an Einfahrten genutzt werden.
7. Die einzigen Parkplätze die übrig bleiben befinden sich im Bereich zwischen Kupferstraße und Lousbergstraße auf der linken Seite in einer Linkskurve. Alle diese Parkplätze sind in desolatem Zustand. Das Einparken erfolgt über einen hohen Bordstein, die Abgrenzungen zum Schutz der Bäume sind z.T. umgefahren bzw. nicht mehr vorhanden. Zusätzlich sind vor allem die ersten Parkplätze aufgrund der Lage in der Kurve sehr gefährlich, eine Sichtbeziehung ist nicht möglich. Aus den Unterlagen geht nicht hervor, ob die Parkplätze ertüchtigt werden sollen oder im Bestand erhalten bleiben. Auch die Breite diese Parkplätze ist nicht aus den Unterlagen ersichtlich. Jedoch kann ich als Anwohner mit direkter Blickbeziehung sagen, dass viele Personen mit neueren Autos Schwierigkeiten haben in die Parklücke zu kommen, ohne dass sie ein Stück auf die Straße stehen.

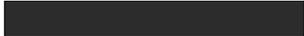
Wir möchten Ihnen folgenden Vorschlag für eine andere Gestaltung unterbreiten die vorhersehbare Konflikte minimieren würde und dabei den Fokus stärker von dem motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV-, Fahrrad- und Fußgängerverkehr lenken:

Die linke Fahrspur wird weiterhin für den Individualverkehr vorgesehen. Die rechte Fahrspur wird zu einer kombinierten Bus und Fahrradspur. Parken sollte am rechten Fahrbahnrand stellenweise erhalten bleiben. Es sollten am rechten Fahrbahnrand Haltemöglichkeiten für Lieferdienste und Fahrradabstellanlagen geschaffen werden. Als Planer sollte man nicht die Augen vor der Realität verschließen und hoffen, dass vor allem der Lieferverkehr weite Wege zurücklegt um die Lieferung zuzustellen.

Die Notwendigkeit für zwei Fahrspuren für den Individualverkehr können wir nicht erkennen. Auch in der aktuellen Situation mit der Baustelle und gezwungenem einspurigem Verkehr treten keine größeren Stauungen am Einmündungsbereich vor der Bastei auf. Auch sollte bei der geplanten Zweispurigkeit beachtet werden, dass sich seit der letzten politischen Debatte die Situation am Pontwall Grundlegend geändert hat. Dieser ist durch die Anlage einer Protected Bikelane auch nur noch einspurig zu befahren. Im Zuge eines ganzheitlichen Konzeptes für die Stadt, sollte der ständige Wechsel zwischen Ein- und Zweispurigkeit überdacht werden.

Neben den Anregungen zu der geplanten Umgestaltung der Ludwigsallee, möchten wir gerne noch eine Anregung zum Zuschnitt der Parkzone N und der Parkplatzsituation Am Lousberg - Denkmal Teufel geben. Es ist nicht verständlich, warum die Parkzone N in der Kupferstraße kurz vor dem Lousberg endet. Hierdurch fahren zahlreiche Autofahrer auf kostenlose Parkplatzzuche die Kupferstraße hoch um im Bereich Kupferstraße/Salvatorberg zu wenden, da meist alle Parkplätze belegt sind. Viele fahren noch die Kupferstraße geradeaus bis zu den Pollern 'Lousberghütte', um dann festzustellen, dass auch hier alle Parkplätze belegt sind und dann rückwärts wieder zurück zu fahren. Zum Teil ist ein Gehweg vorhanden, aber auf dem letzten Stück ist kein Gehweg mehr, sodass besonders an sonnigen und milden Tagen zahlreiche brenzliche Situationen entstehen. Daher sollte insgesamt überdacht werden, ob auf dem Stück Kreuzung Lousbergstraße/Salvatorberg und 'Lousberghütte' noch das Parken erlaubt sein sollte. Die parkenden Autos stehen natürlich auch auf den Wurzeln der Bäume oder beschädigen diese beim Einparken.

Mit freundlichen Grüßen,



Sehr geehrte Frau Oberbürgermeisterin,
sehr geehrte Frau Mans,
sehr geehrter Herr Mohnen,

besten Dank für die Zusendung des Flyers "Bürgerinformation". Eine Mitwirkung der Aachener Bürger bei der Gestaltung ihrer Stadt ist anscheinend nicht erwünscht, es sei denn als Claqueur.
Gemäß Schreiben von Frau Burgdorff vom 25.6.20 kommt die Planung V5 zur Ausführung, eine Entscheidung ist also gefallen.

Als langjähriger Bewohner der Ludwigsallee konnte ich die angeblich seit Jahren bestehenden funktionalen Mängel nicht feststellen. Bisher gab es keine Probleme zwischen ruhendem und fließendem Verkehr. Bei Realisierung von Plan V5 werden allerdings funktionale Mängel geschaffen, indem Anwohnern Parkflächen genommen werden. Dann kann man zwar zweispurig im Gespräch auf dem Rennrad zum Bauamt fahren, aber wer will das?

Verlagerung der Bushaltestelle von Q10 nach Q11: Warum? Die Anwohner von Kupferstraße, Theresienstraße, Nizzaallee und Teile der Ludwigsallee ebenso wie Saarstraße, Veltmannplatz und Bergstraße haben längere Strecken zu tätigen. Es ist abzusehen, dass die Fußgängerampeln Ludwigsallee und Saarstraße weniger benutzt werden und beide Straßen ohne Ampelanlage gekreuzt werden. Eine Zunahme von Unfällen mit Fußgängern ist vorprogrammiert.

Besonders bedauerlich ist die Inkompetenz des Fachbereiches Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen, der hoffnungslos veraltete Pläne als Grundlage für seine Entwürfe nimmt. Auf dem Grundstück Ludwigsallee 69-77 sind seit ca. 5 Jahren 2 sogenannte Torhäuser mit 8 Wohnungen entstanden sowie eine Tiefgarage mit 10 Stellplätzen und 7 Außenstellplätze. An der Ausfahrt kann man jetzt schon ein Schild stellen: Unfallbrennpunkt (made by Stadt Aachen).

Ein bisschen Ironie und Bissigkeit möge man mir verzeihen, aber ansonsten

mit freundlichen Grüßen



An den
Oberbürgermeister
- Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen -
Postfach
52058 Aachen

Aachen, im November 2020

- Ludwigsallee -

Zu der Planung möchte ich folgendes bemerken:

Es wäre sehr schade, wenn die Bushaltestelle verlegt würde!

Der Kreuzungsbereich Kupferstr. - Ludwigsallee ist für die Anwohner der Kupferstr., Nizzaallee, etc. einfacher zu erreichen!

Es erschließt sich mir nicht, warum auf einer Straße ca 6m Gehweg nötig sind, bei den wenigen Menschen, die hier vorbeigehen.

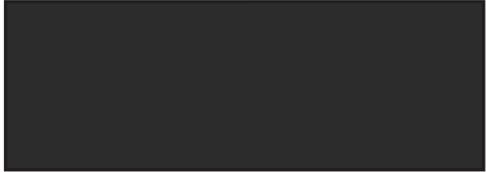
Name:

Straße:

Wohnort:

Bitte vollständig und in Druckbuchstaben ausfüllen!

Bitte die Eingabe in bereitstehenden Briefkasten werfen.
Eingaben bis 27.11.2020 auch unter:
o.g. Anschrift oder
per E-Mail: verkehrsmanagement@mail.aachen.de



Sehr geehrter Herr Mohnen,

bei der Bürgerbeteiligung am 15.7.2020 im Tivoli-Stadium wollte man seitens der Stadt nicht über die Umgestaltung der Ludwigsallee diskutieren und versprach seitens der Stadt eine zweite Bürgerversammlung nach den Sommerferien. Zu dem Zeitpunkt wäre noch eine echte Versammlung mit Bürgerbeteiligung möglich gewesen.

Nun hat man coronabedingt nur noch eine "digitale Informationsveranstaltung" angeboten.

--> **Eine echte Bürgerbeteiligung mit direkter Diskussion ist nicht mehr möglich**, da man auch keine Onlineveranstaltung mit Diskussionsmöglichkeit via "ZOOM" o.ä. gewählt hat, sondern ein youtube-Format. Sieht so die neue Bürgerbeteiligung unter der neuen Oberbürgermeisterin aus?

Seit Beginn der Baumaßnahmen mit Verkehrsführung über die Saarstraße auf einer Spur sind keine auffälligen Staus zu beobachten.

--> **Eine einspurige Verkehrsführung** auf der Ludwigsallee würde insofern auch nicht mehr sondern eher weniger Staus bringen.

Die früher üblichen hohen Geschwindigkeiten mit rasanten Überholmanövern auf den zwei Spuren wären auch vermieden.

--> Eine einspurige Ludwigsallee würde einen breiten Radweg ermöglichen und auch den Bestand der für die Anwohner, Anlieferer, Hauspflegedienstleister, Besucher der Stadt und Handwerker notwendigen Parkplätze ermöglichen.

So würde dem Radentscheid und dem Streben nach Verkehrsminimierung in der Stadt Genüge getan, auch die Umwelt würde geschont und Interessen der Anwohner berücksichtigt.

--> **Für den Busverkehr** könnte man ja auch an eine gemeinsame, abgetrennte Spur für Radfahrer und Busse denken, da es ja nur um eine Strecke von der Krefelder bis zur Kupferstraße geht.

--> Die Einwände der ASEAG, dass der Busverkehr behindert wird, wäre auch bei einer einspurigen Verkehrsführung nicht nachvollziehbar, da es sich nur um eine sehr kurze Strecke handelt. Einspurige Strecken auf z.B. dem Adalbertsteinweg / Triererstr zeigen, dass es kein Stau-Problem gibt.

--> Alternativ könnte man auch an eine **Restaurierung des mittleren Alleenweges** mit Reparatur des Pflasterbodens denken. Hierüber könnte ein ganz vom Autoverkehr gesicherter Radweg entstehen, der mit Beginn am Hansemannplatz bis zum Ponttor durchgängig ein sicheres Radfahren ermöglichen würde. Voraussetzung ist, dass man diese Strecke ausbaut.

Mit freundlichen Grüßen





Bürgerinformation Umgestaltung Ludwigsallee

Sehr geehrter Herr Mohnen,

als Bewohnerin der Ludwigsallee konnte ich seit Beginn der Baumaßnahmen beobachten, dass die einspurige Verkehrsführung in beiden Richtungen auf der Saarstraße zu keinen nennenswerten Staubildungen geführt hat.

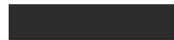
Insofern wäre in Zukunft eine einspurige Fahrbahn auf der Ludwigsallee mit ausreichend breitem Radweg unter Beibehaltung der notwendigen Parkplätze m.E. die sinnvollste Lösung zur Umsetzung des notwendigen Radentscheids unter Berücksichtigung der Interessen der Anwohner.

Die Einwände der ASEAG, dass der Busverkehr ins Stocken geraten könnte, halte ich für nicht nachvollziehbar, da es sich nur um eine sehr kurze Strecke handelt.

Ein Konsens zwischen den unterschiedlichen Parteien halte ich für zwingend erforderlich, um eine Akzeptanz und politische Unterstützung aller zu erreichen.

Eine Restaurierung des Alleenweges mit Reparatur des Pflasterbodens sollte unbedingt zeitgleich erfolgen.

Mit freundlichen Grüßen



Sehr geehrte Damen und Herren,

im Zusammenhang mit der Bürgerinformation „Umgestaltung der Ludwigsallee“ bitte ich Sie folgende Fragen zu beantworten:

1. In der Folie Anwohnerparken suggerieren Sie, dass die wegfallenden 50 Parkplätze in den nahe gelegenen Straßen gefunden werden können. Welche konkreten Untersuchungen weisen diese angeblich freien Parkplätze nach und welche Erkenntnisse gibt es zu dem entstehenden Parkplatzsuchverkehr?
2. Gibt es Planungen das Parkhaus am Eurogress als alternativen Parkort für Pendler und auswärtige Stadtbesuche in die Planung einzubeziehen?
3. Gibt es eine Verkehrszählung, die die Nutzung der Ludwigsallee von Radfahrern über die verschiedenen Jahreszeiten beschreibt?
4. Gibt es Planungen um den Bereich Monheimsallee ab Hansemann bis Bastei analog zu gestalten, oder bleibt der jetzt geplante Teil Stückwerk?
5. Nachdem die Ludwigsallee im Bereich Kupferstrasse Richtung Ponttor gerade saniert wurde, stellt sich mir die Frage, wie die „protected bikelane“ in diesem Bereich fortgesetzt wird.

Vielen Dank für Ihre Antworten.

Mit freundlichem Gruß



Sehr geehrte Damen und Herren,

Sie informieren über die geplanten Umbauarbeiten der Ludwigsallee.
Als Anwohner finden wir die Planungen nicht akzeptabel.

Der ersatzlose Wegfall von 50 Parkplätzen ist unerträglich.

Sie begründen dass, mit baulichen Vorgaben und führen an, dass lediglich 63% der Parkplätze von Anwohnern benutzt würden. Diese Zahl mag sich auf den Tagesdurchschnitt beziehen, in den Abend-, Nacht- und Morgenstunden ist das definitiv anders. Hier ist der Anteil der Anwohner, die im Bereich Ludwigsallee parken deutlich höher. Jeder Parkplatz ist am Abend besetzt.

Wir gehören definitiv zu den Anwohnern, die dort Parken, und der Wegfall ohne jedes Angebot zum Ausweichen ist unerträglich.

Erstens weil die Wege sehr lang sind bis zu nächsten Parkflächen und zweitens, weil es keine freien Parkflächen angrenzend in der Parkzone N gibt. Ihr Angebot ist also keines.

Die geplante Verlegung der Bushaltestelle ist ebenso wenig akzeptabel. Ihre Bauzeichnungen, auf deren Grundlage hier gearbeitet wird, sind nicht aktuell. Es fehlen die seit drei Jahren erbauten Häuser Nr. 69 und 77. Die Baulücke, vor der Sie die Haltestelle planen, ist also deutlich kleiner. Darüber hinaus liegt die Haltestelle jetzt nahe der Einbiegung zur Kupferstraße. Hier ist der Fußweg deutlich freier und verbreitert sich Richtung Verkehrsinsel. Damit ist das Ein- und Aussteigen im Fußgängerverkehr gut möglich.

Jetzt planen Sie die Haltestelle dort, wo eine relativ hohe Wand den Abschluss des Fußweges bildet. Der Durchgang hinter dem Wartehäuschen wird gefühlt also sehr eng und bei laufenden Fuß- und Radverkehren, die im Haltestellenbereich gleichberechtigt geplant sind, sehr unsicher werden.

Gegen beide Planungsvorhaben legen wir deutlich unseren Widerspruch ein und fordern Umplanungen.

Herzlich,

██████████

Hallo,

die Ziele zur Neustrukturierung der Ludwigsallee sind vollkommen nachzuvollziehbar, jedoch bin ich mit der geplanten Umsetzung überhaupt nicht zufrieden.

Hier meine Fragen die ich am 17.11 gerne beantwortet haben möchte.

1. Auf welcher Bemessungsgrundlage wird diese Entscheidung getroffen?
2. Warum wird beschlossen einen 2,30m breiten Radweg zu schaffen(nur damit die Fahrradfahrer nebeneinander fahren können?) und die vorhandenen PKW-Parkplätze ersatzlos zu streichen.
3. Warum wurden die Anwohner nicht befragt? Da fragt man lieber einen Radfahrverein, wovon wahrscheinlich nicht einer in diesem Bereich wohnt und falls doch hat dieser kein eigenes Fahrzeug.
4. Wo sollen die ca. 50 Fahrzeuge bitte dann parken?

In der **Vorlage - FB 61/1447/WP17** steht: *Die Ausweitung des Parkstreifens unterhalb der unversiegelten Kronentraufbereiche der geschützten Bäume ist im Rahmen der Baumschutzsatzung nicht genehmigungsfähig. Von den heute vorhandenen 64 Parkmöglichkeiten entfallen bei dieser Variante ca. 50 entlang der Häuserseite ersatzlos.*

Für die Anwohner und Besucher besteht die Möglichkeit, ihr Fahrzeug in den angrenzenden Straßen des Bewohnerparkbereichs „N“ abzustellen. Nach Einführung des Bewohnerparkens 2014 zeigten die Ergebnisse der Parkraumnachuntersuchung von 2017, dass die Parkraumnachfrage im Vergleich zum Zeitpunkt vor der Einführung der Bewohnerparkzone (2011) deutlich gesunken ist. Die Auslastung des öffentlichen Parkraums im Jahr 2017 lag im Tagesmittel bei 63 % statt 82 % im Jahr 2011. Auf der Ludwigsallee war der weit überwiegende Anteil der abgestellten Fahrzeuge Personen zuzuordnen, die nicht im Untersuchungsgebiet als Bewohnerinnen und Bewohnern gemeldet sind (rund 85 %).

Diese Annahme das die Parkraumnachfrage gesunken sei stimmt vielleicht für die Zeit von ca. 9 Uhr -17 Uhr, weil da jeder normale Mensch arbeiten ist. In der Zeit von 17 Uhr - 6 Uhr sind die Parkflächen mehr als gut gefüllt und das sind zu 95 % Anwohner mit Anwohnerparkausweis!!!!!! In der Zeit ab 17 Uhr wird es immer schwieriger einen Parkplatz zu finden. Im vorgeschlagenen Bereich Kupferstr./Theresienstr./Nizzallee/Lousbergstr/Rütscher Str./Försterstr. sieht auch nicht anders aus. Wo sollen dann also Bitte die Fahrzeuge parken?

Die Nutzung von 85% der nicht im Untersuchungsgebiet gemeldeten kommt dadurch zu Stande weil tagsüber wie bereits erwähnt alle arbeiten sind. Hat sich das mal jemand angeschaut wie die Strassen in der Zeit von 17 Uhr - 6 Uhr aussehen, da ist kein Platz mehr und dann sollen jetzt nochmal 50 Fahrzeuge dazu, wohin aber wenn alles voll ist.

Wollen sie einer/m 50 jährigen zumuten von der mittleren Nizzallee bis zur Mitte Ludwigsallee Höhe Hnr. 93 zu Fuß zu laufen. Wenn ich morgens um 6 Uhr aus dem Haus gehe und bis zur Nizzaallee 20 laufe, ich bin noch in der Lage mein Fahrzeug da abzustellen, sehe ich keinen freien Parkplatz. In der Ludwigsallee steht übrigens auch alles voll mit Autos zu dieser Uhrzeit. Diejenigen die die Parkraumnutzung geprüft haben liegen aber um 6 Uhr morgens noch ganz gemütlich im Bett und schlafen:(!

5. Ist der Stadtverwaltung klar, dass da der Wunsch eines Vereins über das Wohl der Anwohner gestellt wird!?
6. Warum wird der Fahrradweg nicht auf die Fläche links zur Fahrspur verlegt, da ist genügend Platz?

Ich hoffe das es noch eine Möglichkeit gibt eine Lösung zu finden, wo alle zufrieden sind also auch wir Anwohner!!!

Mit freundlichen Grüßen



11/16/20 11:32 >>>

Sehr geehrter Herr Mohnen,

bevor ich auf inhaltliche Punkte eingehe, möchte ich zuvor einen grundsätzlichen Wunsch für die Zukunft äußern:

eine frühzeitige Bürger**beteiligung** würde meinem Demokratieverständnis deutlich näher kommen, als lediglich eine Bürger**information**. Vorschläge und Bedenken der betroffenen Anwohner könnten somit frühzeitiger und "auf Augenhöhe" mit eingebunden werden.

Die momentane, baustellenbedingte Verkehrsführung zeigt m.E. deutlich, dass die **Verkehrsführung** auf der Ludwigsallee durchaus in einer **einspurigen Form** ausreichend wäre. Ich konnte in der bisherigen Bauphase keine nennenswerten Stau erkennen. Dies hätte zudem folgende Vorteile: weniger Überholmanöver und damit weniger **Lärm - und CO2-Belastung** für die Anwohner und die Stadt insgesamt. Zudem **mehr Verkehrssicherheit** beim Passieren der Straße durch Fußgänger.

Der **Wegfall der Parkplätze** wird m.E. zu einem **erhöhten Parkplatzsuchverkehr** in den anliegenden Straßen (v.a. Kupferstr.) führen. Damit wird genau das provoziert, was die Stadt Aachen mit diversen Maßnahmen eigentlich verhindern möchte.

Außerdem ist mir noch unklar, wie mit **Haltemöglichkeiten für Pflegedienste und Anlieferungen** durch und für die Anwohner zu den angrenzenden Häusern umgegangen werden soll (Sollen die Getränkekisten dann über [300-400](#) Meter ins Haus getragen werden?).

Wenn es auch darum gehen soll, Lebensräume in der Stadt wieder zu gewinnen, muss es aber auch ein erstrebenswertes Ziel sein, das Leben in der Stadt für seine Bewohner lebenswert zu erhalten bzw. gestalten. Da kann es m.E. doch nicht sein, dass eine doppelspurige Verkehrsführung (in erster Linie für Pendler) und der damit verbundene Wegfall der Parkplätze Vorrang erhält vor einer durchaus möglichen einspurigen Verkehrsführung (Vorteile siehe weiter oben) und dem Erhalt der Parkplätze.

Alleine dadurch wird man die Zahl der angemeldeten Fahrzeuge in der Innenstadt nicht verringern. Dazu bedarf es einer attraktiven Infrastruktur, die den einen oder anderen dazu bewegen kann, auf sein Fahrzeug in Zukunft zu verzichten.

Mit freundlichen Grüßen



Sehr geehrte Damen und Herren,

als jeden-Tag-Nutzerin der Saarstraße per Fahrrad, freue ich mich sehr über einige der geplanten Änderungen. Allerdings habe ich noch einige Anregungen, die es meiner Meinung nach zu bedenken gilt. Ich versuche es kurz und knapp zu schildern. Die Schule am Lousberg ist, wie Sie sicher wissen, die angrenzende Grundschule. Die Bedingungen dorthin zu gelangen, sind und bleiben für Fahrradfahrer unkomfortabel und gefährlich, mit unnötigem bergauf bergab.

Ich komme täglich, wie viele Schüler auch, aus der Richtung Bastei. Der anscheinend sicherste, aber auch steile und oft tatsächlich auch SEHR verkehrsreiche Weg (Müllabfuhr/ Eltern-PKW zu Kitas, Gesamtschule, Grundschule, ...) ist normalerweise der Umweg über die Achterstraße. (rote Zeichnung) <<< Zur Zeit der Baustelle lebensgefährlich:
(rote Zeichnung)

Das Einreihen in die Autospur ist ein täglicher Balanceakt. Ich lasse normalerweise alle Autos vorbei, um dann eine lange Weile ersteinmal an der roten Ampel zu stehen (siehe Ausrufezeichen - X). Dann fahre ich ersteinmal wieder etwas bergab, dann wieder sehr steil bergauf- als Radfahrer nicht "mal eben" zu machen und auch unschön. Da ich den Umweg also meiden möchte, fahre ich normalerweise über die blaue Route <<< Bisherige Route (blau)

Auch diese Strecke hatte aber bisher so ihre Tücken (und wird sie wohl behalten!). Nach Überquerung der Kreuzung an der Bastei musste ich ersteinmal steil bergauf, dann den kleinen Weg herunter. Dort musste ich dann mit viel Geduld und auch Unsicherheit die Saarstraße überqueren (es reihen sich Richtung Bastei immer wieder spontan Abbieger vom Veltmanplatz ein und biegen ziemlich unvermittelt auf die Saarstraße ab... (blaues Ausrufezeichen). Wenn dort Fußgänger/ Radfahrer... gerade die Straße überqueren ist es oft brenzlich.

Lösungsidee (nach der Baustelle):

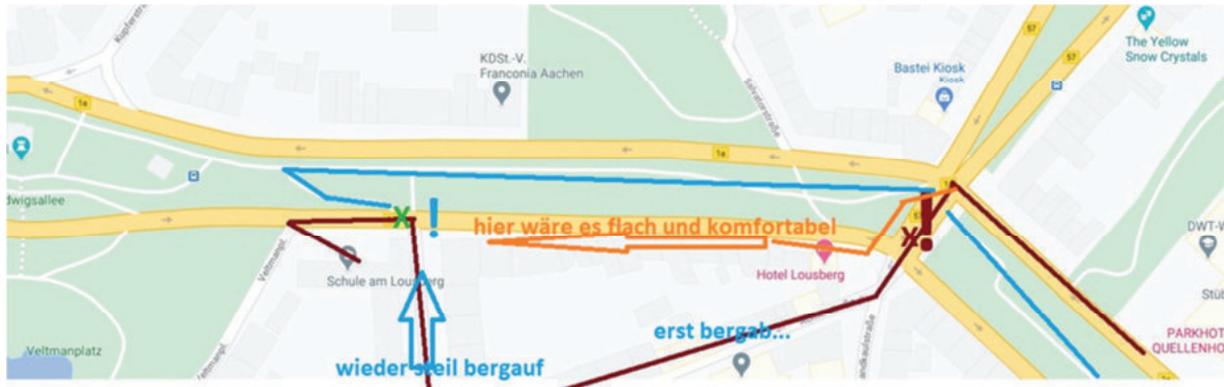
Entweder das Befahren vom Hotel Lousberg bis zur Bergstraße in beiden Richtungen ermöglichen (wäre sehr komfortabel, wenn gut zu lösen) und / oder für eine Ampel (grünes Kreuz)/ sicherere Überquerungsmöglichkeit auf Höhe der Bergstraße zum Grünstreifen gegenüber sorgen. Eine Ampel hätte den Vorteil, dass der Verkehr auch ein wenig entschleunigt werden könnte. Es wird dort vermutlich auch weiterhin viel Tempo seitens der Autos geben - auf Höhe der Schule sehr unpassend denke ich.

Lösungsidee (Baustelle)

Wenn ich mit dem Verkehr abbiege und auf der Saarstraße (zur Zeit) in Gegenrichtung fahre, "schleppe" ich die PKW hinter mir her und bekomme erst an der Bedarfsampel unterhalb Ehrenmal Gelegenheit nach links abzubiegen. Unangenehm für alle! Wenn ich versuche, in Richtung Achterstraße zu kommen, ist das Einfädeln wie gesagt, nur mit viel Geduld, Zeit und Unsicherheit möglich. Die Geradeausampel Richtung Achterstraße (siehe rotes X) länger auf Grün zuschalten wäre schon eine Möglichkeit. Dann kann man sich als Radfahrer in Ruhe hinter den links abbiegenden PKW einreihen und relativ in Ruhe die Kreuzung überqueren. Es kommen ersteinmal keine PKW aus Richtung Eurogress mehr hinzu.

Mir ist bewusst, dass dies alles evtl. sehr spezielle Wünsche sind und auch nicht "mal eben" zu lösen sind. Wenn aber sowieso neu gedacht wird.... Auch denke ich, die Kinder, das Personal und die Elternschaft der Schule sind ernsthaft zu berücksichtigen. Immerhin sind es etwa 230 Kinder plus Erzieher/ Lehrer/ ELtern... Täglich! Allein von der Grundschule. Hinzu kommen die Kita- und Gesamtschulkinder der Umgebung und auch Spaziergänger/ Hundebesitzer, die die Saarstraße überqueren (grünes x)... Immer wieder sehe ich Kinder dort "einfach so" die Saarstraße überqueren. Ungern würde ich dort einen Unfall erleben. Außerdem sollte das Radfahren ja attraktiver und sicherer werden.

Vielen Dank,
alles Gute Ihnen,
mit freundlichen Grüßen, 



Bis hierhin Eingaben bis zum 16.11.2020

Ab hier Eingaben am 17.11.20 bis 15:30 Uhr

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich begrüße die Planung, an der Ludwigsallee einen Umbau gemäß den Zielen des Radentscheids vorzunehmen.

Kritisch sehe ich die in den Folien gezeigte Planung der Bushaltestelle Ehrenmal. Die Beschilderung "Gehweg, Radverkehr frei" ist hier nicht sinnvoll. Ich halte es für inakzeptabel, dass Radfahrende hier mit Schrittgeschwindigkeit eine i.d.R. leere Bushaltestelle passieren sollen, während der Autoverkehr mit 50 km/h vorbeifährt. Verpflichtende Schrittgeschwindigkeit ist nur sinnvoll, während ein Bus hält und Fahrgäste ein- und aussteigen. Das ist aber durch § 20 StVO bereits geregelt, dafür bedarf es keiner Unterbrechung des Radwegs.

Die geplante Beschilderung stellt außerdem eine Barriere für eScooter dar. Mit ihnen darf man Gehwege mit "Radverkehr frei" nicht befahren. Aufgrund des baulichen Schutzes kann man aber auch nicht auf die Fahrbahn wechseln. Man kann also lediglich absteigen und schieben. Das ist realitätsfremd und verleitet zur Ordnungswidrigkeit.

Ich bitte darum, eine Lösung zu finden, bei der ein schmalerer Radweg bzw. ein gemeinsamer Geh- und Radweg hinter einem Ein- und Aussteigebereich vorbeigeführt wird. Falls die Wahl auf einen Radweg fällt, kann ein Zebrastreifen den Gehweg mit dem Ein- und Aussteigebereich verbinden.

Mit freundlichen Grüßen

[Redacted signature]

Liebe Mitarbeiter der Stadt Aachen,

es macht mich sehr traurig und betroffen, wenn ich sehe, wie wenig sich die Stadt Aachen um das Wohl seiner eigenen Kinder und Mitmenschen kümmert.

Ich bin jetzt 19 Jahre alt und in der Salvatorstrasse aufgewachsen, zusammen mit vier weiteren Nachbarskindern.... und zusammen mit dem großen Straßenlärm und den Abgasen der Ludwigsallee.

Wir konnten niemals die Fenster für längere Zeit öffnen, geschweige mit offenem Fenster schlafen, wir konnten in unseren Zimmern niemals frische Luft genießen.

Jetzt herrscht endlich einmal für ein Jahr Ruhe, weil auf der Ludwigsallee kein Auto fahren darf, und danach soll alles genauso weitergehen wie vorher.... genauso viele Autos wie vorher, genauso viele Abgase wie vorher, genau so viel Lärm wie vorher.

Warum ändert sich das nicht, die Stadt Aachen und die Politiker haben uns das doch versprochen ?!

Das macht mich einfach traurig.

Mit freundlichen Grüßen

██████████

 11/17/20 10:37 >>>

Sehr geehrte Damen und Herren!

Die Neugestaltung der Ludwigsallee soll - nach Ihren Informationen - einen beträchtlichen Betrag kosten. Ist das Geld nicht für andere Maßnahmen besser zu verwenden?

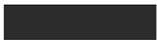
Das Problem: RadfahrerInnen und AutofahrerInnen besitzen für einander nicht genügend Respekt! So ignorieren RadfahrerInnen nicht nur in der Ludwigsallee sehr häufig Ampelschaltungen, Fußgängerüberwege etc., nehmen auf FußgängerInnen und auf Autos keine Rücksicht. Das ignorante Verhalten von AutofahrerInnen ist genauso schlimm!

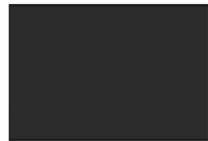
Daher mein Vorschlag: Keine verkehrsstrukturellen Veränderungen, sondern mehr und regelmäßige Kontrollen der beiden VerkehrsteilnehmerInnen. Und bei Fehlverhalten konsequente und empfindliche Bestrafung.

AutofahrerInnen und RadfahrerInnen werden - nach einer Verkehrsneugestaltung - ihr Verhalten gegenüber dem/der anderen sicherlich nicht verändern. Leider.

Ich bin Anwohnerin der Kupferstraße und habe o.a. Fehlverhalten oftmals „live“ erlebt.

Mit freundlichem Gruß





Liebe Stadt Aachen,

der Planungsausschuss der Stadt will sich wieder einmal der Konzepte von vorgestern bedienen. Möglichst viel Verkehr soll möglichst schnell durch die Innenstadt geleitet werden. Dazu benötigt man mehrspurige Stadtautobahnen, obwohl alle bisherigen straßenbaulichen Maßnahmen auf dem Alleenring nachweislich gezeigt haben, dass die „Bundesstraße“ auch als einspurige Straße, wie an anderen Stellen in der Innenstadt auch, völlig ausreicht. Verkehrsberuhigung, Luftreinhaltung und Lärmschutz werden rücksichtslos den Interessen der Autofahrerlobby untergeordnet. Sie sind gegenüber den Anwohnern schließlich klar in der Mehrheit. Von den Anwohnern hat man für diese Politik weniger Widerstand zu erwarten. Nichtsdestotrotz sind Klagen wegen Verstößen gegen Luftreinhaltung und den Lärmschutz vorprogrammiert. Nach entsprechenden Urteilen kann die Stadt dann wieder viel Geld in die Hand nehmen, um die Fehler zu korrigieren und die Bürger können sich wieder auf eine lange Bauphase freuen.

Auch die Schulkinder des Lousbergviertels werden weiterhin mit einem gefährlichen Schulweg leben müssen, weil auch sie der Autofahrer Lobby nichts entgegensetzen haben.

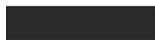
Bei der Erhebung des Parkplatzbedarfes wurden Berufstätige, die erst gegen Abend wieder einen Parkplatz benötigen, völlig ignoriert. Aus Erfahrung kann von einer Belegung von über 90% der Parkplätze von Anwohnern ab 17 Uhr ausgegangen werden, sofern diese einen Parkplatz zu der Zeit finden. Die Anwohner der Ludwigsallee werden dann die Einzigen sein, die auf öffentliche Verkehrsmittel und Rad umsteigen werden, da sie ihren Parkraum verlieren. Alle anderen - der fließende Verkehr - kann weiterhin über zwei Spuren durch die Stadt rasen. Ist das das Ziel der Planung?

Warum müssen die Menschen in der Stadt auf frische Luft, die persönliche mobile Freiheit und den Schutz der Gesundheit durch Lärm, Abgase und direkte Gefahren verzichten, damit die Menschen von außerhalb schnell und in Massen bis in die Innenstadt fahren können?

Das Ergebnis der letzten Kommunalwahl war für Einige offensichtlich noch kein Grund zum umdenken. Schade eigentlich.

V6 (einspurige Straßenführung mit Parkplätzen, Radweg und Bürgersteig) wäre aus Bürgersicht die bessere Wahl.

Der Planungsausschuss der Stadt lässt hier die Chance für eine wirklich weitsichtige und zukunftsorientierte Politik verstreichen!



Hallo,

ich habe die Pläne gesehen und finde die erste Lösung für die Bushaltestelle nicht gut, aber auch die zweite ist kaum besser. Mir fällt aber auch nicht viel besseres ein.

Bei der ersten erzeugt die Kombiantion Konflikte, besonders da vielen Verkehrsteilnehmern die Bedeutung "Verkehrsart frei" nicht geläufig scheint, egal ob Rad, Pkw oder Bus. Und allgemein Radverkehr ausgebremst wird.

Auch wird der Gehweg durch die Überdachung eingeengt, das macht das Leben mit dem Rollstuhl bei Begegnung schwierig. Dies ist gerade bei der zweiten ein noch größeres Problem.

Zu der ersten Lösung:

Wird bei dieser Überdachung ein Modell mit Transparenz an beiden kurzen Seiten (im Gegensatz zu dem in Aachen üblichen Modell mit Werbefläche an der einen kurzen Seite) eingesetzt, sodass sich Fußverkehr und potentiell zu schneller Radverkehr auch "am Ende" der Überdachung sehen können?

Warum wird die "Zig-Zag-Linie" für das Halteverbot nicht bis zum Beginn der Ausbuchtung geführt? Ermöglicht das Nicht-Vorhandensein nicht unter bestimmten Umständen Halten auf der Fahrbahn?

Viele Grüße



Eingaben online 17.11.2020 bis 20 Uhr

[REDACTED] 11/17/20 18:41 >>>

Sehr geehrte Damen und Herren

Wie berechnen sich die Anliegerkosten und mit welchen Beträgen ist je lfm Straße pro Grundstück zu rechnen.

[REDACTED]

[REDACTED] 11/17/20 18:57 >>>

Frage an Herrn Müller: Wie erklären Sie dass bei mehr ausgegebenen Parkausweisen als Parkplätze, überwiegend nicht die Anwohner dort parken?

Warum wird nicht der Fußweg im Grünstreifen (linke Straßenseite) mit in Planung einbezogen?

[REDACTED]

[REDACTED] 18:59 >>>

Die Ludwigsallee wird für Anwohner uninteressant wenn man nicht direkt vorm/ in der Nähe parken kann!!!

Gruß [REDACTED]

[REDACTED] 11/17/20 19:05 >>>

Leiser ist egal....Parkplätze sind wichtiger als leisere Abrollgeräusche

[REDACTED] 11/17/20 18:54 >>>

Sehr geehrte Damen und Herren,

Es gibt 2 Fahrradwege bereits - nach meiner eigenen Zählung benutzen ca. 50% bis 80% (an verschiedenen Tagen > 20 Radfahrer) der Fahrradfahrer den Fußweg, mit einigen Beeinträchtigungen für Fußgängern und manchmal entgegenkommenden Radfahrern.

Meine Frage: Wieso wird überhaupt ein 2,30m breiter Fahrradweg gebraucht? Ich bin begeisterter Radfahrer und muss sagen, mir fehlt eher Kreuzung Krefelderstr. ein Fahrradweg!

Viele Grüße

[REDACTED]

11/17/20 19:16 >>>

Sehr geehrte Damen und Herren,

Vielen Dank für die Bereitstellung der Informationen bei der Informationsveranstaltung vom 17.11..
Mich würde interessieren, ob beim Umbau auch die Interessen der Kfz Nutzer berücksichtigt worden sind? Der ersatzlose Wegfall der ca. 50 Parkplätze sollte dringend überdacht werden, da bereits jetzt auf der Ludwigsallee Parkplatzmangel besteht. Ich, als Anwohnerin der Ludwigsallee ■ müsste sonst ggf. auf die Straßen Kupferstraße oder Theresienstraße ausweichen, wo nicht nur ebenfalls Parkplatzmangel ist, sondern auch der Weg zur Wohnung sehr weit ist.
Der Parkbereich N geht zwar bis zur Nizzaallee, was aber sehr weit entfernt ist.

Der Umbau wäre also für anwohnende Autobesitzer mehr als nachteilig. Bitte sorgen Sie dringend für den Ersatz der wegfallenden Parkplätze.

Viele Grüße,

11/17/20 19:20 >>>

Was ist mit dem Abschnitt Lousbergstraße bis Roermonderstraße. Wieso zählt dieser nicht mit zum Ausbau?

Ist ein Neubau der Bastion berücksichtigt? Hierdurch könnte sich die Höhenlage im Gehweg ändern und die Treppe wegfallen.

Mit freundlichen Grüßen

11/17/20 19:22 >>>

Hallo,
ich habe einige Fragen und Anmerkungen zur aktuell stattfindenden Veranstaltung:

- Zum Abschnitt Einmündung ab Bastei:
Lässt sich die bauliche Besonderheit des Gehweges nicht beheben?

Gerade in diesem Bereich ist ein zu schmaler Radweg ärgerlich. Auf Grund der Steigung sind die Geschwindigkeiten der Radfahrer*innen sehr unterschiedlich, so dass hier ein Überholen ermöglicht werden sollte.
- Wie ist das Abbiegen für den Radweg an der Ampel Ludwigsallee geplant?

Wenn hier zwei Fahrspuren für das Abbiegen nach links überquert werden müssen, ist dies bei baulich getrenntem Radweg wohl kaum möglich. Indirektes Abbiegen würde nach der aktuellen Ampelschaltungen mehrere Ampelphasen benötigen, um die Saarstraße zu Überqueren.

Viele Grüße

11/17/20 19:22 >>>

Ich möchte mal gerne Lösungsansätze hinsichtlich der wegfallenden Parkplätze haben, das scheint ja schon beschlossene Sache zu sein. Die anderen Straßen sind nachts im Vollgeparkt, wohin sollen dann die ca. 50 Fahrzeuge die bis dato immer in der Ludwigsallee geparkt haben!

11/17/20 19:28 >>>

Guten Abend,

wir fassen uns, wie gewünscht, kurz. Deshalb hier nun stichwortartig:

•es wird nichts über Parkalternativen gesagt•angeblich gibt es keine Probleme mit erhöhter Geschwindigkeit... Das kann nur jemand sagen, der sich nie vor Ort aufhält, Herr Müller! Ausgerechnet die schlechtesten Parkplätze Aachens sollen zwischen der Kupfer- und der Lousbergstraße erhalten bleiben: dass es da nicht täglich kracht ist ein Wunder! KfZ schießen dort von oben um die Kurve, während andere Autofahrer verzweifelt versuchen auf der Innenseite der Kurve über den hohen Bordstein in die ausgewaschenen Parkbuchten zu gelangen, ohne die Pöller umzumähen oder sich den Unterboden des KfZ aufzureißen. Zumindest das würde ja hoffentlich im Rahmen der Baumaßnahmen geändert werden. Tatsache bleibt aber, dass die Geschwindigkeit für den Fall der Parkplatzerhaltung auf der Innenseite mit 50 km/h deutlich zu hoch angesetzt ist!

Das war jetzt nicht gerade stichwortartig, aber nötig, sorry.

Zurück zur Parksituation: Der Parkplatzdruck geht zurück, Herr Müller? Das stimmt nicht, Sie machen da eine Milchmädchenrechnung auf!

Besten Gruß,

11/17/20 19:29 >>>

die Zählung zeigt aber das diese nicht stimmen. Die Straßen sind morgens um 6 Uhr voll. Und da sind die Fahrzeuge aus der Ludwigsallee noch nicht dabei!

LG

11/17/20 19:30 >>>

Sehr geehrte Damen und Herren

Nachdem ich dies alles verfolge, argumentieren alle, dass es einen Beschluss gibt an den man sich halten muss. Dann benötigt man keine Bürgerbeteiligung, da sich ja eh nichts ändern wird.

Die Parkplatzerhebung ist nicht mehr zeitgemäß. Wer abends einen Parkplatz sucht als Anlieger, findet keinen obwohl die zulässige Parkdauer ja auf eine Stunde begrenzt wurde.

19:34 >>>

also für 40 Euro im Monat fürs APAG Parkhaus kann ich mir auch einen Stellplatz mieten, der kostet auch nur 50 Euro. Das muss doch kostengünstiger gehen?

LG

11/17/20 19:34 >>>

Sehr geehrte Damen u Herren,

Auch ich sehe den erneuten zweispurigen Ausbau äußerst kritisch,

Im Prinzip führt hier eine Stadtautobahnähnliche Straße durch ein reines Wohngebiet und durch das Kurviertel, das eigentlich der Naherholung dienen sollte.

Das hat in meinen Augen mit der versprochenen Verkehrswende, die den KFZ Verkehr verringern soll, nichts zu tun.

Bestätigen kann ich als Anwohner, dass die Ludwigsallee durch ihre zwei Spuren und die Breite sehr wohl zum Rasen animiert.

Warum werden eigentlich im Zuge des technischen Ausbaus keine Parkplätze mit Schnellladesäulen installiert? Das wäre in meinen Augen eine Klimagerechte und innovative Planung im Sinne der versprochenen Verkehrswende.

11/17/20 19:41 >>>

Guten Abend erneut,

warum findet der innere Grünstreifen in der Planung für Radfahrer und/oder Fußgänger keine verstärkte Berücksichtigung?

Besten Gruß,

11/17/20 19:42 >>>

Sehr geehrte Damen und Herren,

Ich möchte noch einmal Bezug auf meine Mail unten nehmen.

Sofern, wie ich es verstanden habe, die 50 Parkplätze wirklich restlos entfallen, sollten zumindest Ersatzparkplätze entstehen.

Ein Beispiel wäre die Bereitstellung von Anwohnerparkplätzen im Parkhaus Eurogress zum gleichen Preis des Anwohnerparkausweises im Jahr. Der "Angebotspreis" von 40 Euro im Monat steht in keinerlei Verhältnis zu den jetzigen Kosten des Parkausweises.

Die Energiewende ist wichtig, aber es gibt nunmal immer noch viele Anwohner mit eigenem PKW, die auch gerne abends entspannt in den Feierabend ohne endlose Parkplatzsuche gehen würden.

Vielen Dank,

11/17/20 19:46 >>>

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Äußerung von Herrn Müller geht an der Realität völlig vorbei.

Es wäre schön, wenn dieses Pflaster wie ein Denkmal erhalten würde.

Tatsächlich wird bei jeder Baumaßnahme und durch Schwere Lkws, die darauf fahren, das feine Pflaster zerstört. Nicht einmal die Hälfte dieses Mosaik Pflasters ist noch erhalten.

LG

11/17/20 19:47 >>>

Die verbleibenden Parkplätze liegen einerseits in einer Linkskurve und ist auch nur über einen hohen Bordstein zu befahren. Ist bei der Planung einerseits betrachtet worden, dass das Einparken hier erhebliche Unfallgefahren birgt und wurde auch an die Bäume gedacht, die heute schon durch die parkenden Autos geschädigt werden?
Beste Grüße

11/17/20 19:48 >>>

Es besteht demnächst also keine Möglichkeit mehr vor dem Haus zu parken um sein Fahrzeug auszuladen es sei denn ich bleibe auf der rechten Fahrspur stehen? Dann behindere ich aber den laufenden Verkehr! Wenn die Parkplätze bleiben nehme ich auch 50 m Laufweg in Kauf!

11/17/20 19:50 >>>

Für Kurzzeitparker, Zulieferer, Paketboten, etc. bestehen dann zukünftig keine Möglichkeit mehr zu halten. Wie wollen sie sicherstellen, dass diese nicht auf der Straße, Rad oder Gehweg parken?
Beste Grüße

11/17/20 19:51 >>>

Sehr geehrte Damen und Herren,
könnten Sie bitte erklären, wie Taxis anhalten können, wenn ein getrennter Fahrradbereich nach Vorgabe 5 umgesetzt wird.
Vielen Dank

11/17/20 19:51 >>>

Sehr geehrte Frau Strehle
Bisher habe ich keine Frau im Freundeskreis gefunden, die bereit wäre, nachts alleine vom Eurogressparkhaus bis zur Ludwigsallee zu gehen.
Das ist keine Alternative!!
LG

11/17/20 19:53 >>>

hallo - ich weise auf die Möglichkeiten hin, die ein Aufbrechen des Bunker für Ladestationen und Carsharing bieten.

11/17/20 19:54 >>>

Mehrere Punkte sind fragwürdig:

1. Zunächst bezahlen wir für die Parkplatzwegnahme, dann sollen wir für teuer Geld sehr weit weg (etwa 1 km!! Einkäufe??) im Parkhaus parken und über 12 x so viel bezahlen wie zuvor!
2. es wird sehr!!! schnell gefahren auf dem unteren Bereich der Ludwigsallee!!!
3. der Verkehr wird sich erhöhen, da die Parkplatzsuche der Anwohner verstärkt wird.
4. Alle älteren Personen, die nicht so medienaffin sind, hatten keine Chance, sich an der Diskussion zu beteiligen!!

Eingaben online 17.11.2020 nach 20 Uhr

11/17/20 20:01 >>>

Hallo,
vielen Dank für die Live-Übertragung.
Ich möchte gerne wissen, ob es möglich sein wird, auf einem Radstreifen auch andere (breite) Räder (Anhänger, Lastenrad) sicher zu überholen? Dies würde Radfahrer*innen mehr Sicherheit geben und langsame und schnelle Fortbewegungsmethoden sicher auf einem Radstreifen zu ermöglichen.
Vielen Dank

11/17/20 20:10 >>>

Noch ein Punkt:

Wenn die Anwohner doch die Kosten mit tragen muss, warum können sie dann nicht entscheiden, was gebaut wird? Ob V6 oder V5?

11/17/20 21:04 >>>

Guten Abend,
bei derzeit 110 fehlenden Anwohnerparkplätzen (1024 ausgegebene Parkausweise - 914 Parkplätze in Zone N) sind 50 weitere Parkplätze weniger für Anwohner alles andere als erfreulich. Insbesondere nachts sind Parkplätze knapp, sodass man als Anwohner des Parkzonenrandes oft auch jetzt schon längere Wege zum Parkplatz in Kauf nehmen muss (auf die deutlich näher liegende Saarstraße oder auch die Krefelder Straße darf man ja nicht ausweichen). Auf dem oberen Abschnitt der Kupferstraße wurden zudem vor einiger Zeit diverse Parkplätze abgepollert und somit gestrichen. Dort gibt es dafür jetzt einen extrabreiten Gehweg, der aufgrund der Bäume, die einen Slalomkurs erzwingen würden, nur halb genutzt wird: verschenkter Raum. Früher standen zwischen den Bäumen die Autos, während Fußgänger und fließender Verkehr dennoch ausreichend Platz hatten. Alle Parkplätze in diesem Bereich auf eine Seite zu verlegen, würde ebenfalls 5-6 zusätzliche (früher existierende) Parkplätze schaffen, da der Wechsel zwischen Parkplätzen links und rechts eine Übergangszone ganz ohne Parkplatz erfordert. Diese Zonen sind jeweils 1-2 Autolängen lang.
Das Parkhaus am Eurogress (wie auch jedes andere weiter entfernte Parkhaus) stellt nur eine mäßige Alternative zu wohnungsnahen Parkmöglichkeiten dar, wenn man bedenkt, dass man auch Einkäufe oder Gepäck zum Wohnhaus über mehrere hundert Meter tragen müsste. Gegebenenfalls müsste man die Strecke auch mehrfach zurücklegen (beispielsweise nach dem Getränkeeinkauf). Gerade für solche Dinge werden die Autos aber derzeit genutzt, nicht für kurze Wege ohne Ballast. Bei einem baulich getrennten Fahrradweg wäre es zudem erschwert auch nur etwas auszuladen.

Könnte man nicht zwischen Krefelder Straße und Kupferstraße zwischen den Bäumen links, schräg ausgerichtet Parkplätze wie in der Monheimsallee schaffen? Der Mosaikweg ließe sich ja etwas nach Innen verlegen.

Außerdem stellen der Bordstein und die (relativ neuen) Poller als Begrenzung des linken Parkstreifens zwischen Kupferstraße und Lousbergstraße beim Einparken ein Problem dar, weil die sehr niedrigen Poller ohne Rückfahrkamera schnell aus dem Sichtfeld verschwinden und dann absolut unsichtbar sind, weshalb es bereits etliche schiefe Poller und beschädigte Autos gibt. Autotüren lassen sich auf Höhe der Poller zudem nicht öffnen. Eine Verlegung des Bordsteins hinter die Baumreihe und Entfernung der Poller wäre hier zielführend, da der Mosaik-Gehweg so geschützt wird ohne den Autofahrer aktiv zu behindern. Zudem wäre das Einparken ohne Überwindung eines Bordsteins autoschonender, einfacher und somit auch sicherer für den fließenden Verkehr, insbesondere auch angesichts der Linkskurve dort.

Die Idee nachts einen Fahrstreifen zum Parkstreifen umzufunktionieren wäre immerhin für berufstätige Anwohner eine Besser-als-nichts-Alternative (zumindest, wenn sie nicht wie aktuell im Homeoffice sind).

Der im Stream angesprochene Bunker befindet sich übrigens zwischen Salvatorstraße und Ludwigsallee 101. Vielleicht kann man ihn ja zum Parkhaus umfunktionieren.

Freundliche Grüße

██████████

Eingaben ab 18.11.2020

████████████████████

Hallo Lieblingsstadt!

Zunächst einmal vielen Dank für die fortschreitenden Pläne. Schön zu sehen, dass sich in Aachen etwas bewegt und die Bemühungen des Radentscheides Früchte tragen. Es würde mich nicht wundern, wenn der überwiegende Anteil der Rückmeldungen eher Kritik ist (weil sich Kritiker eher zu Wort melden). Deshalb ein dieser Stelle von mir ein großes Lob!

Ich möchte gerne meine Anmerkungen zur Umgestaltung der Ludwigsallee einbringen:

1. Kreuzungsbereiche als Fahrradfahrer:

Leider ist in der gestrigen Präsentation auf die Gestaltung der Kreuzungsbereiche, insbesondere aus Sicht der Radfahrer, nicht eingegangen worden. Kreuzungsbereiche sind besonders entscheidend für die Sicherheit der Radfahrer, deshalb gilt es diesen besondere Aufmerksamkeit zu widmen. Ich hoffe deswegen, dass es Überlegungen und Konzepte für das sichere Queren von Radfahrern der Kreuzungen gibt. Hierbei gilt es insbesondere, Lösungen für folgende zwei Gefahrensituationen zu verwirklichen: Das Linksabbiegen von Radfahrer von der Allee aus sowie das Geradeausfahren der Allee von Radfahrern bei rechtsabbiegenden LKWs. Es gibt schon genug Stellen in Aachen, bei denen ich als routinierter Radfahrer nicht weiß, wie ich erstens regelkonform und zweitens sicher Linksabbiegen soll. Die neuen Kreuzungsbereiche müssen dafür eine Lösung schaffen - auch für Gelegenheitsradfahrer!

2. Radfahrer an Bushaltestelle:

Die vorgestellte Lösung für die Bushaltestelle halte ich für sehr unglücklich. Das Rad ist offenbar weiterhin das einzige Verkehrsmittel, dem man einfach im Nichts endende Fahrspuren zumutet. Der Radfahrer wird auf sich alleine gestellt und eine Lösung seitens der Verkehrsplaner wird ihm nicht angeboten. Ich halte es für mindestens sehr wichtig, dass der Fahrradstreifen durchgängig markiert bleibt, damit auf den Bus Wartende sich zumindest des Radverkehrs bewusst sind. Ohne dieses Bewusstseins würden Wartende wohl zu Recht den Bereich ohne weitere Gedanken zustellen. Ich als Radfahrer wüsste vermutlich auch nicht, ob ich eher vor oder hinter dem Bushäuschen vorbeifahren sollte.

Die bevorzugende Lösung ist in meinen Augen ein Bushäuschen, welches etwas weiter vorgezogen Richtung Straße steht mit dahinter verlaufendem Radweg. Diese Variante wurde gestern gar nicht diskutiert. Ich bin natürlich kein Verkehrsplaner, ich halte diese Möglichkeit auch bei ca. 5,50m Platz und bei verringerter Rad- sowie Gehwegbreite aber durchaus für möglich.

Desweiteren möchte ich noch darauf aufmerksam machen, dass - wie Sie natürlich wissen - ein Gehweg mit Radfahrer frei keinen Fahrradweg darstellt; erst Recht keinen Verpflichtenden. Damit besteht die absurde Möglichkeit, dass sportlich fahrende Radfahrer bei blockiertem Gehweg auf Höhe der Bushaltestelle sogar auf die Fahrbahn wechseln könnten und dürften. Das kann eigentlich nicht gewünscht sein.

3. Asphaltierter Radweg:

Auch im Falle eines auf Gehwegniveau verlaufendem Radwegs wäre ein (farblich) asphaltierter Radweg wünschenswert, da es sich darauf deutlich angenehmer fährt als auf gepflastertem Weg.

Ganz zum Schluss möchte ich dafür werben, dass Vorträge im Online-Format zur Bürgerbeteiligung auch über die Pandemie hinaus - mindestens zusätzlich - weiter angeboten werden. Dadurch können auch Bürger teilnehmen, die an einer reinen Präsenzveranstaltung nicht teilnehmen würden/könnten.

Freundliche Grüße

██████████

██████████

Guten Tag Herr Mohnen

Leider habe ich mich mit meinem Anliegen in der gestrigen Veranstaltung überhaupt nicht wiedergefunden. Meine beiden wichtigsten Anliegen waren ja eigentlich ganz deutlich: die Einspurigkeit und damit gleichzeitig die Thematik der viel zu späten Bürgerbeteiligung.

In meinen Augen ist eine Bürgerinformation zum jetzigen Zeitpunkt, wo die wichtigste Entscheidung bereits gefallen sein soll, nur eine Pseudo-Beteiligung der Bürger und nutzt leider reichlich wenig.

Die Eingaben der Bürger kamen dazu noch viel zu kurz, die Anliegen wurden nicht deutlich. Man konnte meinen, den Bürgern ginge es nur um Parkplätze. Das ist sicher nicht der Fall. Aus Gesprächen mit Nachbarn weiß ich aber, dass die Forderung nach Einspurigkeit ein großes Thema ist. Das wurde Ihnen sicher nicht nur von mir per mail mitgeteilt. Auch dass die Verwaltung den neuen Radweg nicht über die Lousbergstr hinausdenken will (Begründung: dort gibt es bereits eine neue (schmale) Markierung) leuchtet mir nicht ein. Die Tatsache, dass der Verkehr sich momentan recht problemlos einspurig über die Saarstr. bewegt, wurde auch nicht ernsthaft bewertet. Ich könnte die Liste noch fortsetzen.

Ich kann grundsätzlich überhaupt nicht verstehen, wieso die Verwaltung darauf verzichtet, die betroffenen Bürger bei anstehenden Entscheidung mitzunehmen. Die Bürger müssen m.E. beteiligt werden, bevor derartige Entscheidungen fallen und nicht hinterher.

Wir als Anwohner sollen schließlich am Ende die Maßnahmen bezahlen. Auch die betroffenen Bürger haben gute Ideen und einige sicher auch guten Sachverstand. Wieso verzichten Sie darauf? Das führt am Ende doch nur zu Widerstand, wie es sich momentan wieder mal in der Lütticherstr. zeigt. In meinen Augen wäre das durch frühzeitige Beteiligung vermeidbar.

Ich hoffe sehr, dass der Entscheidungsprozeß in diesem Sinne noch einmal geöffnet wird. Zeit genug wäre ja noch!

Mit freundlichen Grüßen aus der Ludwigsallee

██████████

██████████

Sehr geehrte Damen und Herren,
zunächst vielen Dank für die Bürgerinformation in diesem Format.

Gefehlt hat mir die Diskussion und Widerrede, die bei Zoom besser möglich ist. Da dieses Format bei der RWTH Standard ist, sollte es keine großen Sicherheitsbedenken geben.

Meine im Vorfeld gestellte Frage zu vorliegenden Daten über die Nutzerfrequenz von Radfahrern auf der Ludwigsallee wartet immer noch auf eine Antwort.

Parkplätze/ innovative Vorschläge

Von 64 Parkplätzen 50 Stück zu streichen ist schon ein massiver Einschnitt. (Es ist wohl Teil der Strategie den Autoverkehr in der Stadt zu reduzieren.) Für die Anwohner ist die Auslastung der Parkplätze zum Feierabend hin

entscheidend, nicht das Tagesmittel. Mit der Streichung der Parkplätze werden Sie den Parkdruck in der Kupferstr., Theresienstr., Nizzaallee erhöhen mit dem zugehörigen Parksuchverkehr.

Durch einen Vortrag an der RWTH bin ich auf die Firma „SO NAH“, eine Ausgründung der RWTH, aufmerksam geworden. Zur Lösung von Parkraumproblemen könnte deren Technik ein innovatives Leuchtturm-Projekt sein, das neben dem Nutzen für den Autofahrer gleichzeitig konkrete Daten für weitere Entwicklungen liefert.

Alternative Mobilitätsangebote

Wie wollen Sie die Generation Ü 65 (ca. 17% der Aachener Bevölkerung) mitnehmen, die sich von e-scootern und e-bikes insbesondere in der kalten, nassen Jahreszeit nicht angesprochen fühlen? Welche Überlegungen gibt es um auch dieser Gruppe eine win-win Situation zu bieten?

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

Sehr geehrte Frau Dr. Roder,

In den Folien zur Ludwigsallee lese ich: "Geschätzte Kosten zur Herstellung des getrennten Radwegs ca. 765.000 Euro (Stand 03/2020)". Im Vortrag sagten Sie dann aber, dass dies die Kosten für die gesamten Nebenanlagen sind, also auch für Gehweg und Bushaltestelle.

Auch ohne Umbau der Radinfrastruktur hätte die Stadt doch früher oder später die Bushaltestelle barrierefrei umgebaut, so wie das z. B. für die Haltestelle Bendplatz geplant ist. Und der Gehweg wird verbreitert und erhält dabei sicherlich taktile Leitelemente und neues Pflaster. Das alles als Radweg-Kosten zu bezeichnen, halte ich für irreführend.

Eine Klarstellung würde sicherlich die Akzeptanz bei denjenigen Anwohnern erhöhen, die selbst kein Rad fahren, die aber an den Erschließungskosten beteiligt werden. Den Gehweg nutzen schließlich alle. Ist es Ihnen möglich, den Sachverhalt auf http://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/verkehr_strasse/strassenplanung_bau/ludwigsallee/index.html richtigzustellen?

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]

[REDACTED]

Sehr geehrte Damen und Herren,
mein Mann und ich haben die Live-Übertragung zur Neuplanung der Ludwigsallee mit großem Interesse verfolgt. Obwohl wir zu den "Senioren" gehören, hatten wir mit diesem Format keinerlei Probleme - zumal es technisch einwandfrei klappte. Hier haben wir bei ähnlichen Veranstaltungen leider andere Erfahrungen gemacht... Dieses Format würden wir auch nach der "Coronazeit" bevorzugen: Es erspart den Weg zum Veranstaltungsort und ermöglicht im Anschluss per email - so wie hier - eine wesentlich ausführlichere Stellungnahme.

Bis vor etwa 10 Jahren haben wir über 33 Jahre mit unseren beiden Kindern in der Ludwigsallee gewohnt - direkt am 1. Abschnitt, Wand an Wand mit der Bastei. Berufsbedingt hatten wir zwei Autos, die in der Regel aber nur außerstädtisch zum Einsatz kamen. Alles andere konnte mühelos zu Fuß erledigt werden. Das bedeutete: Mein Auto stand ab Mittag, das meines Mannes über Nacht im Straßenraum. Zu Anfang (ca. 1980) fanden wir mühelos einen Parkplatz: damals sogar direkt vor unserem Haus und auf dem Mittelstreifen gegenüber. Im Lauf der Zeit wurde diese Art des Parkens aber immer weniger toleriert. Wir mussten also immer weitere Strecken zu unseren geparkten Autos zurücklegen. Hinzu kam die lange Sucherei nach einem freien Platz im Straßenraum und unsere gelegentliche morgendliche Unsicherheit, wo wir die Fahrzeuge am Tag zuvor gelassen hatten. Wir hatten zum Schluss sogar einen Quartier-Plan aufgehängt, auf dem wir mit 2 Stecknadeln die jeweiligen Orte markierten... Ungefährlich war das "Freilandparken" auch nicht: Mindestens vier Mal fanden wir aufgebrochene Fahrzeuge vor - speziell in den aufgrund fehlender Bebauung nicht "sozial überwachten" Bereiche vor dem Bunker in der Ludwigsallee und auf dem rechten Parkstreifen in der Krefelderstraße. Dazu kam im Winter das Abkratzen der Scheiben... Wir haben uns deshalb damals schon nach einem Stellplatz im Parkhaus in der Monheimsallee erkundigt: Im Vergleich zum Anwohnerparken war es uns viel zu kostspielig. Wenn also heute einerseits die viel zu günstigen Anwohnerparkgebühren erhöht und die Gebühren im Parkhaus gesenkt würden, würden sicher einige Dauerparker aus dem Straßenbild verschwinden. Und noch etwas: Keine Angst vor'm Protestgeschrei wegen wegfallender Parkplätze! Das legt sich wieder... Wir haben den - allerdings schleichenden - Verlust des Parkraums auch verkraftet. Für Sie ist es natürlich etwas schwieriger, da Sie es mit "Pauenschlag" verkünden und so mehr Unmut zu spüren bekommen. Aber angewandte Demokratie ist sicher besser als das Verfahren früher...

Jetzt zum Thema "Fuß- und Radwege": Als Mitglied des Seniorenrats für die Stadt Aachen begrüße ich jede Verbesserung der Radwege. Sie lesen richtig: Diese sind mir noch wichtiger als die Fußwege. Nur wenn die Radwege so sicher und attraktiv sind, dass sie von allen Zweirad-Fahrern (auch Streetscootern) benutzt werden, müssen wir unsere Fußwege nicht mehr mit ihnen teilen. Das ist für uns als schwächstes Glied in der Kette der Verkehrsteilnehmer außerordentlich wichtig! Von besonderem Vorteil sind dabei Lösungen mit Zweirichtungsfahrverkehr. Die meisten Räder kommen auf Fußgängerwegen von hinten, weil die Fahrer zu bequem sind, die Radwege auf der gegenüber liegenden Seite zu benutzen. Aber vermutlich ließe sich das nur auf dem Mittelstreifen der Ludwigsallee realisieren und der ist - wie völlig zu Recht festgestellt wurde - schon aus Denkmalschutz-Gründen viel zu wertvoll.

Wir wünschen Ihnen gute Nerven für die anstehenden weiteren Diskussionen und uns allen viel Erfolg! Mit freundlichen Grüßen [REDACTED]

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich nehme Bezug auf Ihre Informationsveranstaltung zur Umgestaltung der Ludwigsallee vom 17.11.2020 und bitte um Berücksichtigung der folgenden Eingabe im weiteren Planung- und Ausführungsprozess:

Wir sind eine fünfköpfige Familie und wohnen seit nunmehr 11 Jahren in der Ludwigsallee [REDACTED]. Von dem Wegfall der Parkplätze im Zuge der Umgestaltung der Ludwigsallee sind wir also direkt betroffen, da wir vorrangig die Parkplätze auf der rechten Seite der Ludwigsallee nutzen. Diese sind zum einen die nächstgelegenen zu unserem Haus, und sie gewährleisten darüber hinaus den sichersten Ausstieg für unsere drei Kinder, die so keine weitere Straße überqueren müssen und auch nicht - wie auf der gegenüberliegenden Seite - nur durch Betreten der vielbefahrenen Straße einsteigen bzw. angeschnallt werden können. Wir haben Ihren Hinweis auf die alternativen Park-/Fortbewegungsmöglichkeiten wie das Parkhaus am Eurogress, VeloCity und CarSharing zur Kenntnis genommen. Wir möchten aber darauf hinweisen, dass es für uns als 5-köpfige Familie mit Kleinkind und 2 Schulkindern keine Alternative ist, im 1,1km entfernten Parkhaus Eurogress zu parken. Auch können wir als Familie nicht zuletzt aufgrund unserer Erwerbstätigkeit und Kinderbetreuungssituation nicht gänzlich auf unseren PKW verzichten. Unsere Parksituation hat sich bereits vor einigen Jahren deutlich verschlechtert, als im Zuge des Neubaus in der oberen Weyhestrasse neue Halteverbotszonen eingerichtet wurden und hierdurch auch einige Parkplätze weggefallen sind. Während wir vor dieser Umgestaltung einen festen Parkplatz vor unserem Tor in der Weyhestrasse (unserem Hinterausgang) hatten, wurde hier ein absolutes Halteverbot eingerichtet, das es uns derzeit nicht mal erlaubt, vor unserem Tor zu halten und beispielsweise Einkäufe auszuladen. Diese Einschränkung haben wir mit damals 2 Kleinkindern bereits als sehr belastend empfunden, da wir seither deutlich

weitere Wege mitsamt Kindern, Einkäufen etc. zu unserem Haus zurücklegen müssen. Mit dem nun anstehenden Wegfall der Parkplätze vor unserem Haus wird sich die Situation weiterhin deutlich verschlechtern.

Wir bitten Sie außerdem zu bedenken, dass es sich im Plangebiet zu einem großen Teil um Denkmalsgeschützten Baubestand handelt. In vielen Fällen besteht auf den Grundstücken dieser Bauten aufgrund der örtlichen Gegebenheiten und des Denkmalschutzes keine Möglichkeit, Parkplätze einzurichten. Zudem werden die Bauten oftmals - so auch in unserem Fall - durch die Eigentümer mit einem großen persönlichen und finanziellen Aufwand auch für die Gemeinschaft und das Stadtbild erhalten. Wir halten es daher auch für geboten, den Bedürfnissen der direkt betroffenen Bewohner Berücksichtigung zu schenken.

Wir möchten ausdrücklich betonen, dass wir die geplanten Maßnahmen vom Grundsatz her begrüßen. Die Umsetzung des Radentscheides ist in diesem Bereich überaus sinnvoll und wird uns und unseren Kindern zu Gute kommen - da wir selbst überzeugte Radfahrer sind. Gleichwohl sollte die Konfliktbewältigung stärker an den Bedürfnissen im Quartier ausgerichtet werden - und hierzu gehört zwangsläufig auch die Parkplatzsituation. Eine mögliche Lösung könnte in unseren Augen unter anderem darin bestehen, dass das Bewohnerparken gestärkt wird und diesem in gewissem Umfang auch der Vorrang vor dem Besucherparken eingeräumt wird. Konkret bedeutet dies, Einzelbereiche nur für das Bewohnerparken auszuweisen. Diese Lösung bietet sich insbesondere deshalb an, da aus den Erhebungen bekannt ist, dass das Besucherparken einen erheblichen Anteil der Parkplätze in Anspruch nimmt. Gerade der Gruppe der Besucher kann in unseren Augen jedoch zugemutet werden, auf alternative Parkbereiche wie zum Beispiel Parkhäuser etc. zurückzugreifen, längere Wege zurückzulegen oder alternative Verkehrsmittel zu nutzen. Als Dauerlösung für die Anwohner im Allgemeinen ist dies jedoch nicht zumutbar. Darüber hinaus möchten wir anregen, die Halteverbotszonen in der Weyhestrasse zu überdenken. Dies würde es uns ermöglichen, auf den Parkplatz vor unserem Tor auszuweichen.

In unseren Augen würden derartige Lösungen die Bedürfnisse im Quartier berücksichtigen und dem Projekt Umgestaltung der Ludwigsallee die Akzeptanz geben, die es letztlich verdient hat. Darüber hinaus halten wir es für die Vielfalt und Attraktivität unseres Viertels auch für wichtig, die Bedürfnisse junger Familien zu berücksichtigen und Sie durch eine familienfreundliche Infrastruktur auch weiterhin im Viertel willkommen zu heißen.

Mit freundlichen Grüßen

████████████████████

Sehr geehrte Damen und Herren, als Anwohner der Ludwigsallee möchte ich mich zu der Umgestaltung und auch zu der digitalen Informationsveranstaltung zu Wort melden. Ich gehe eigentlich davon aus, dass bei der anstehenden Umgestaltung alle Beteiligten zu ihrem Recht kommen sollten. Das heißt Anwohner und Durchreisende, ob zu Fuß, mit dem Rad oder motorisierten Fahrzeugen. Wir haben zur Zeit zwei Fahrspuren, einen Radweg, einen Gehweg, einen Parkstreifen und einen Weg zur Benutzung von Fußgängern und Radfahrern in der Allee. Soviel Platz haben wir nicht an vielen Stellen in Aachen.

Wenn, wie geplant, 50 Parkplätze wegfallen, bedeutet das für ca. 50 Anwohner, dass sie sich auf Parkplatzsuche begeben dürfen.....in Straßen, in denen dafür auch kein Platz ist. Es gibt mehr Anwohnerparkausweise wie Parkplätze.....in Zukunft dann noch mal 50 weniger.

Die letzte Erhebung über den Parkraum war 2017 nach Einführung des Anwohnerparkens, ist also nicht aktuell. Als Hundehalter bin ich täglich zu den verschiedensten Uhrzeiten in den umliegenden Straßen unterwegs und kann feststellen, dass nachts fast ausschließlich Anwohner dort parken.

Für den Radentscheid habe ich auch unterschrieben, aber sicher nicht für den Wegfall von Parkplätzen. Wenn man mal über den Wunsch in der Wohnungsnähe zu parken hinwegsieht, wie sieht es mit Anlieferungen, Handwerkern und insbesondere mit Pflegediensten aus?

Parken im Parkhaus am Eurogress für ca. 1000€ im Jahr kann da keine Lösung sein, auch wenn sich, laut Frau Strehle, die APAG ein Schnitzel freut.

Mein Vorschlag wäre, die Ludwigsallee mit nur einer Fahrspur für den Autoverkehr zu gestalten, und den Parkraum für Anwohner und Besucher zu erhalten. Ich wohne seit 23 Jahren in der Ludwigsallee und kann feststellen, dass seit Beginn der Baumaßnahmen und der damit verbundenen einspurigen Verkehrsführung der Verkehr besser fließt als je zuvor. Der Bus, der an einer Haltestelle alle 15 Minuten hält, wird da keine Probleme machen. Eher schon die Radfahrer, deren Weg dann von den Fahrgästen gekreuzt wird.

Mit freundlichen Grüßen

████████████████████

Sehr geehrte Damen und Herren,

gerne würde ich zu dieser Veranstaltung folgenden Leserbrief beitragen wollen.

Mit einem fatalen Beitrag trägt Frau Strehle hier eine sogenannte Perspektive für die Ludwigsallee vor, der für einen steuerzahlenden Bürger kaum ohne darauf reagieren zu müssen verkraftbar ist. Hier werden fiktive persönliche Wünsche mit völlig überzogenen Umbauaktivitäten nur zum Wohle der Fahrradfahrer verbunden, finanziell getragen von einigen wenigen Anliegern. Menschen mit Behinderung, ältere Menschen, die auf ihr Auto und ihr stadtnahe Wohnung angewiesen sind, werden mit einem Lächeln zum Fahrrad oder einem Parkplatz im Parkhaus des Eurogresses gezwungen. Anderenfalls müssen diese Menschen ihre Wohnung verlassen, weil Parkraum zu Lasten einer Fahrradautobahn geopfert wird. Es wirkt ähnlich einer Enteignung der Bürger dieses Stadtbereiches. Zumindest hätte man, wenn doch nur die CO2 Emission im Blickfeld ist, hier Parkraum mit Ladesäulen für E-Autos aufbauen können.

Nach über 30 Jahren in der Stadt Aachen lebend merke ich, dass dieses neue Team im Rathaus nur Menschen im Blick hat, die auf dem Fahrrad oder zu Fuß unterwegs sind. Menschen, die aber diese Stadt lieben aber in dieser keine Arbeit finden und somit auf ihr Auto angewiesen sind, werden mit salbungsvollen Worten auf die schöne neue Welt eingestimmt. Die Stadt leidet schon heute unter diesen Aktivitäten und die Einkaufsmöglichkeiten sterben bereits weg. Politiker, bitte versteht, es kann nicht jeder Fahrrad fahren oder 2 km bedingungslos zu Fuß gehen.

Ein steuerzahlender Bürger dieser Stadt.

Mit freundlichen Grüßen

██████████

Werte Kollegen vom Planungsausschuss,

vorweg möchte ich feststellen, dass in dieser Veranstaltung wohl kaum von einer Bürgerbeteiligung die Rede sein kann. Schon zu Beginn der Veranstaltung wurde den Bürgern klar gemacht, dass man sich für eine Planungsvariante entschieden hat. Leider wurde die von den Anwohnern der Ludwigsallee bevorzugte Variante V6 zugunsten der Variante V 5 verworfen.

Durch diese Entscheidung wird kein tragfähiges Gesamtkonzept zur CO2 Reduzierung und zur Reduzierung des innerstädtischen Verkehrs vorgelegt, sondern, wie man auch konstatiert hat ein Konzept für eine wörtlich „leistungsfähige Bundesstraße“.

Die Bürger wollen aber in einer Stadt leben mit sauberer Luft, möglichst wenig Lärm und einer insgesamt guten Wohnqualität. Da macht es keinen Sinn der Welt, auf eine „zweispurige, leistungsfähige Bundesstraße“ zu setzen, was allenfalls den Pendlern entgegenkommt, die mit dem PKW möglichst schnell durch Innenstadt kommen wollen.

Die Anwohner im Quartier sollten Vorrang haben, nicht die Pendler. Hier wäre der öffentliche Nahverkehr zu empfehlen.

Ein zukunftsfähiges Gesamtkonzept mit einem einspurigen Alleenring einschließlich Wilhemstraße, Lagerhausstraße, Boxgraben, Junckerstraße und Turmstraße muss doch das Ziel sein. Lagerhausstraße, Boxgraben und Junckerstraße kann man eh nicht zu einer zweispurigen Bundesstraße ausbauen und eine vernünftigen Radweg planen, selbst dann nicht, wenn auch hier der ruhende, parkende Verkehr weggeplant wird. Aktuell zeigt der einspurige Verkehr in der Saarstraße, dass der Verkehrsfluss nicht beeinträchtigt ist. Zudem profitiert die Aseag sogar davon, da sie sich nicht mehr in den fließenden Verkehr einordnen muss.

Wenn man nicht in der Ludwigsallee mit einem tragfähigen Konzept unter Umweltgesichtspunkten beginnt – und zwar mit einer einspurigen Planung V6 bis zum Ponttor – kann man das Radspurprojekt in der Turmstraße (PKW Verkehr einspurig) jetzt schon als gescheitert betrachten. Ist dies das Ziel der Planung für die Ludwigsallee? Stattdessen wird dem fließenden PKW absoluter Vorrang eingeräumt. Wie den Anwohnern der Ludwigsallee das im Einzelnen verkauft wurde, mussten die Anwohner als Hohn empfinden:

•Der ersatzlose Wegfall des Anwohnerparkbereichs wurde unter anderem damit begründet, dass der Parkraum zu rund 85% nicht von den Anwohnern selbst genutzt wird. Diese Erhebung ist aus Sicht der Anwohner nicht das

Papier wert auf dem es steht. Schon jetzt ist der Parkdruck insbesondere abends, wenn die Anwohner nach Hause kommen, enorm hoch. Ein kompletter Wegfall der Parkplätze würde zu verstärktem Parkplatzsuchverkehr in den Nebenstraßen führen.

•Ein weiteres spannendes Argument der Planer für den problemlosen Wegfall der Parkplätze: Das APAG Parkhaus in der Monheimsallee bietet ausreichend Parkraum zu 40€ im Monat*. APAG freut sich schon auf die Anwohner der Ludwigsallee „wie ein Schnitzel“, so Frau Strehle wörtlich und bietet uns noch Gutscheine zum Ausprobieren an. Wenn wir dann Einkäufe mit dem PKW erledigt haben, können wir die Parkgutscheine nutzen, um Getränke und die übrigen Lebensmittel für eine 4 köpfige Familie von der Monheimsallee bis ans Ende der Ludwigsallee zu schleppen? Laut Google-Maps beträgt die Strecke für einen Fußgänger vom Parkhaus bis zu uns gute 950 m. Das ist doch wohl nicht ihr Ernst? Wir können das gerne mal zusammen ausprobieren!

•* Die aufgerundeten 40 Euro im Monat beziehen sich auf ein „Home-Parken“ Konzept, welches das Parken wochentags nur zwischen 16 Uhr und 9 Uhr gestattet. Was mache ich mit dem Auto den Rest der Zeit bei Homeoffice oder im Krankheitsfall? Zudem wird diese Möglichkeit im Parkhaus an der Monheimsallee garnicht angeboten... Ein Anwohnerparkausweis kostet uns z.Z. 30 Euro im Jahr. Dazu meinte Frau Strehle zynisch: „Die gute Nachricht: in Zukunft wird die Kommune in der Berechnung der Parkausweise frei sein. Es wird dann keine Limitierung nach oben mehr geben.“

•In anderen Städten – Großstädten wie Barcelona (Millionenstadt Köln: Tempo 30 km/h auf den Ringen) – wird der fließende Individualverkehr immer mehr zu Gunsten der Quartier Bewohner eingeschränkt um die Lebensqualität in den Quartieren zu verbessern. In Aachen wird statt des fließenden Verkehrs der ruhende Verkehr eingeschränkt, der fließende Verkehr soll weiter uneingeschränkt rollen. Den ruhenden Verkehr beruhigen – Respekt, darauf muss man erstmal kommen!

Wir können nur hoffen, dass die neu gewählte politische Führung im Rat der Stadt Aachen dem Treiben der PKW-Pendler-Lobby in der Stadtverwaltung Grenzen aufzeigt. Mit der Variante V 6 liegt schließlich eine Planung vor, die nicht nur von den Anwohnern präferiert wird, sondern die auch im Hinblick auf CO2, Lärmbelastung und allgemeine Verkehrsbelastung ein zukunftsorientierter Vorschlag ist. Diese Lösung könnte auch als Blaupause für den gesamten Alleinring dienen und wären nicht nur eine Insellösung für die Ludwigsallee.

Liebe Grüße [REDACTED]

(B)

An den
Oberbürgermeister
- Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen -
Postfach
52058 Aachen

Aachen, im November 2020

- Ludwigsallee -

Zu der Planung möchte ich folgendes bemerken:

Die Belastung der Anwohner durch Lärm- und Schadstoffemissionen ist an der Ludwigsallee enorm hoch, das Gebiet wird im Aachener Lärmkataster offiziell als Lärmbelastungsschwerpunkt geführt.

Warum wurde trotz dieser Tatsache vom Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen ein erneuter zweispuriger Ausbau mitten durch dieses innerstädtische Wohngebiet beschlossen?

Die zur Zeit eingerichtete Baustelle zeigt, dass auch nur eine Fahrspur für einen ausreichenden Verkehrsfluss und die notwendige Verkehrsverteilung ausreicht. Im Gegensatz zur Beschlussvariante 5 hätte der einspurige Ausbau gemäß Variante 6 spürbare Verbesserungen und Vorteile für die Anlieger gebracht:

1. Die hohe Verkehrsbelastung auf der Ludwigsallee hätte reduziert werden können.
2. Die enorme Belastung durch Lärm und Abgas hätte reduziert werden können.
3. Der schädliche CO₂-Ausstoß hätte im Sinne des Klimaschutzes reduziert werden können.
4. Der zu erwartende, zusätzliche Parksuchverkehr hätte vermieden werden können.
5. Die Lebensqualität der Anwohner hätte verbessert werden können.
6. Die Attraktivität der Ludwigsallee und der angrenzenden, der Naherholung dienenden Parkanlagen hätte erhöht werden können.

Wir fordern die Stadt Aachen daher auf, die Pläne zur Neugestaltung der Ludwigsallee zu überarbeiten mit dem Ziel, die Wohnsituation für die Anlieger nachhaltig zu verbessern und die hier lebenden Menschen spürbar und wirksam vor vermeidbaren Lärm- und Schadstoffemissionen zu schützen.

Name:

Straße:

Wohnort:

Bitte vollständig und in Druckbuchstaben ausfüllen!

Bitte die Eingabe in bereits bestehenden Briefkästen warten.
Eingeben bis 27.11.2020 auch unter:
o.g. Anschrift oder
per E-Mail: verkehrsplanung@mal.aachen.de

falsch geschrieben!

(B)

An den
Oberbürgermeister
- Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen -
Postfach
52058 Aachen

Aachen, im November 2023

- Ludwigsallee -

Zu der Planung möchte ich folgendes bemerken:

Die Belastung der Anwohner durch Lärm- und Schadstoffemissionen ist an der Ludwigsallee enorm hoch, das Gebiet wird im Aachener Lärmkataster offiziell als Lärmbelastungsschwerpunkt geführt.

Warum wurde trotz dieser Tatsache vom Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen ein erneuter zweispuriger Ausbau mitten durch dieses innerstädtische Wohngebiet beschlossen?

Die zur Zeit eingerichtete Baustelle zeigt, dass auch nur eine Fahrspur für einen ausreichenden Verkehrsfluss und die notwendige Verkehrsverteilung ausreicht.

Im Gegensatz zur Beschlussvariante 5 hätte der einspurige Ausbau gemäß Variante 6 spürbare Verbesserungen und Vorteile für die Anlieger gebracht:

1. Die hohe Verkehrsbelastung auf der Ludwigsallee hätte reduziert werden können.
2. Die enorme Belastung durch Lärm und Abgase hätte reduziert werden können.
3. Der schädliche CO₂-Ausstoß hätte im Sinne des Klimaschutzes reduziert werden können.
4. Der zu erwartende, zusätzliche Parksuchverkehr hätte vermieden werden können.
5. Die Lebensqualität der Anwohner hätte verbessert werden können.
6. Die Attraktivität der Ludwigsallee und der angrenzenden, der Naherholung dienenden Parkanlagen hätte erhöht werden können.

Wir fordern die Stadt Aachen daher auf, die Pläne zur Neugestaltung der Ludwigsallee zu überarbeiten mit dem Ziel, die Wohnsituation für die Anlieger nachhaltig zu verbessern und die hier lebenden Menschen spürbar und wirksam vor vermeidbaren Lärm- und Schadstoffemissionen zu schützen.

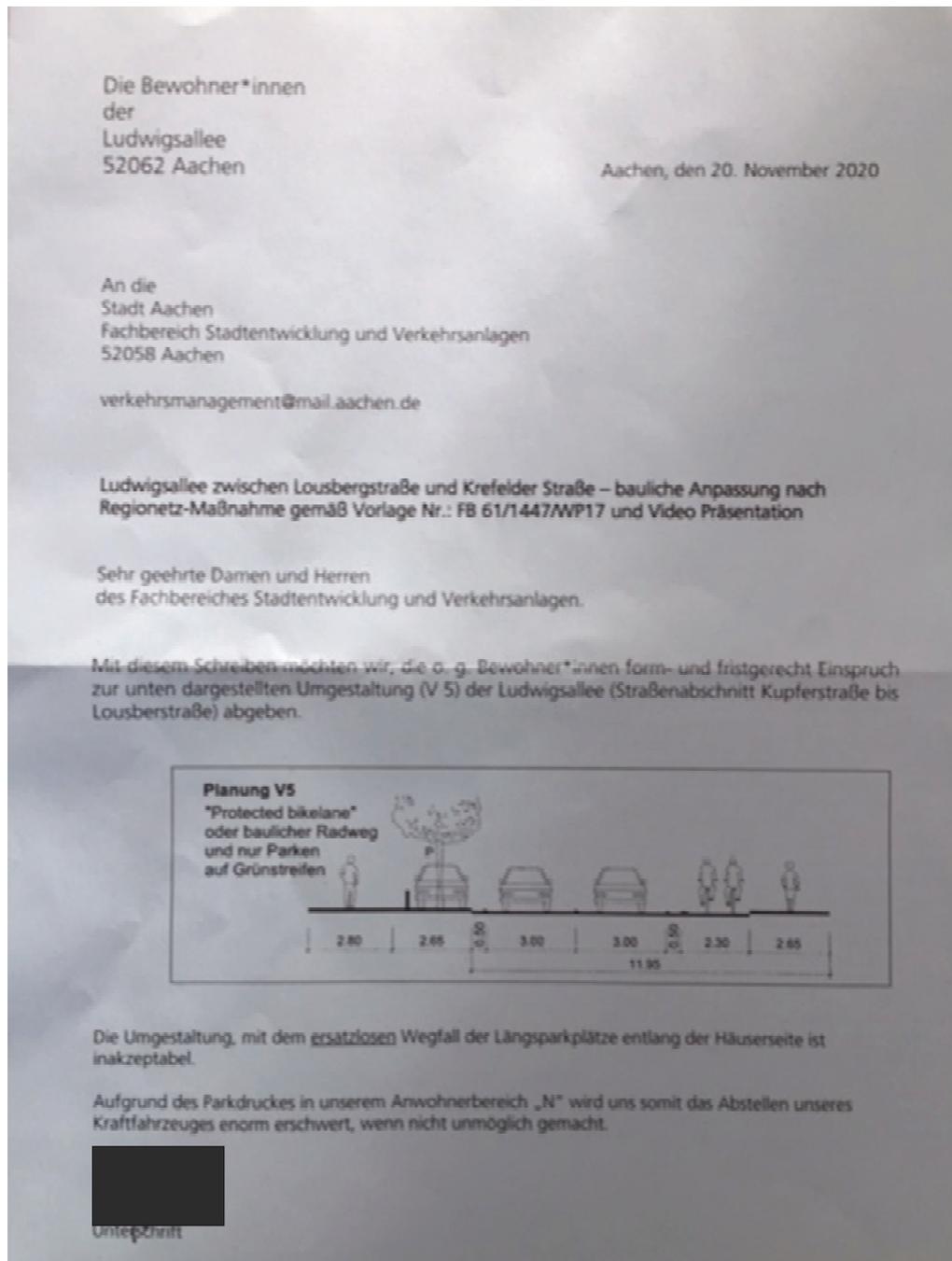
Name:
Straße:
Wohnort:

Bitte vollständig und in Druckbuchstaben ausfüllen!

Bitte die Eingabe in bereits bestehenden Briefkästen vermeiden.
Eingabe bis 27.11.2023 auch online:
o.g. Abschrift oder
per E-Mail: verkehr.ludwigsallee@stadtaachen.de

falsch geschrieben

Frau Gloyer



Nüttgens

Die Bewohner*innen
der
Ludwigsallee
52062 Aachen

Aachen, den 20. November 2020

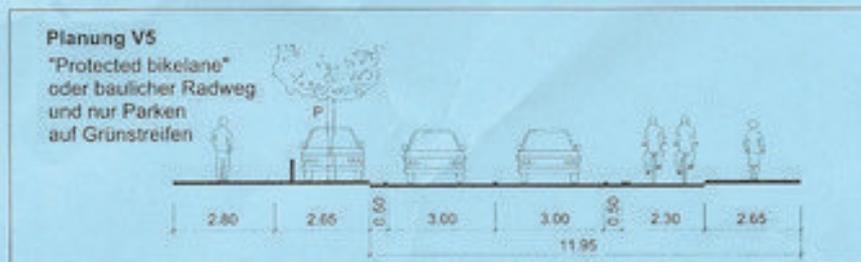
An die
Stadt Aachen
Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen
52058 Aachen

verkehrsmanagement@mail.aachen.de

Ludwigsallee zwischen Lousbergstraße und Krefelder Straße – bauliche Anpassung nach
Regionetz-Maßnahme gemäß Vorlage Nr.: FB 61/1447/WP17 und Video Präsentation

Sehr geehrte Damen und Herren
des Fachbereiches Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen.

Mit diesem Schreiben möchten wir, die o. g. Bewohner*innen form- und fristgerecht Einspruch
zur unten dargestellten Umgestaltung (V 5) der Ludwigsallee (Straßenabschnitt Kupferstraße bis
Lousberstraße) abgeben.



Die Umgestaltung, mit dem ersatzlosen Wegfall der Längsparkplätze entlang der Häuserseite ist
inakzeptabel.

Aufgrund des Parkdruckes in unserem Anwohnerbereich „N“ wird uns somit das Abstellen unseres
Kraftfahrzeuges enorm erschwert, wenn nicht unmöglich gemacht.

Unterschrift

[REDACTED]
Sehr geehrte Damen und Herren,

auf einen Zugewinn an Fläche für FußgängerInnen und RadfahrerInnen freue ich mich sehr. Ein sicheres und komfortables Vorrankommen ist mit der Neuplanung deutlich besser möglich.

Für die Führung an der Bushaltestelle wünsche ich mir eine Führung vor der Bushaltestelle, vielleicht auch baulich etwas abgesetzt. Ansonsten könnten Konflikte mit wartenden Passagieren entstehen. Das man als Radfahrender hier zu warten hat, wenn ein Bus hält, kann eventuell noch kommuniziert werden. Die anderen Varianten scheinen mir wenig praktikabel.

An den Einmündungen Salvatorstr. und Kupferstr. wünsche ich mir außerdem, dass der Radweg oder die PBL hier auf gleichem Niveau bzw. höher als das Kfz-Spuren-Niveau geführt wird. So muss diese Spur vom Kfz-Verkehr überfahren werden. Dies erhöht die Aufmerksamkeit für die Vorfahrtsberechtigten.

Die FußgängerInnenführung über die Kupferstr. empfinde ich nicht komfortabel. Hier müssen zu viele Haken geschlagen werden. Kann die Führung hier parallel zur Ludwigsallee ausgearbeitet werden?

An den Grundstückseinfahrten favorisiere ich solche Varianten von Einfahrtsabsenkungen, wie in den Niederlanden, damit der Radweg nicht ständig abgesenkt und wieder angehoben wird. Soetwas ist kein schönes Fahrgefühl.

Bei Rückfragen stehe ich selbstverständlich gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüße
[REDACTED]

[REDACTED]
Sehr geehrte Damen und Herren,

[REDACTED] hat sich mit einem Schreiben um einen Vorschlag zur Überarbeitung der Baumaßnahmen (u.a.) an mich gewandt.

Ich möchte Ihnen hiermit mitteilen, dass ich seine Variante (V6) mit den in Anlage B erörterten Gründen befürworte.

Die Parksituation war bereits eingeschränkt und es wäre eine Minderung der Lebensqualität vor Ort wenn die Verkehrsteilnahme auf diese Weise eingeschränkt würde.

Liebe Grüße
[REDACTED]

[REDACTED]
Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank erstmal, dass dieser Online-Termin unter den gegebenen Umständen stattfinden konnte.

Ich habe in dem Termin verwundert mitgenommen, dass durch den Ratsentscheid im Sommer 2020 bereits die Festlegung getroffen wurde, dass die Variante 5 letztendlich zur Ausführung kommen soll. Das ist im Vorfeld anders suggeriert worden.

Ich erhebe hiermit Einspruch gegen die weitere Beplanung der Variante 5.

Ich bin direkte Anwohnerin der Ludwigsallee im Bereich Lousbergstraße-Kupferstraße

Mich persönlich betrifft damit die Tatsache, dass nach der Umgestaltung auf der Straßenseite direkt vor meinem Haus keine Parkmöglichkeit und anscheinend auch keine Haltemöglichkeit zum Be- und Entladen mehr gegeben sein wird.

Das setzt die Wohnqualität im Hinblick auf die Umgebung nochmal herunter, neben den sowieso vorhandenen Lärm- und Schadstoffemissionen. Insbesondere da die Straße als Lärmbelastungsschwerpunkt geführt wird. Eine zweispurige Umgestaltung ist damit nicht nachvollziehbar.

In meiner jetzigen Situation lässt sich der Verzicht auf das Auto auch in Zukunft schwer umsetzen, da ich beruflich projektbezogen, d.h. an bundesweit wechselnden Örtlichkeiten, außerhalb von Aachen arbeite und auf das Auto angewiesen bin.

Auch vor der jetzigen Baumaßnahme war die abendliche Parksituation im Bewohnerparkbereich N immer sehr angespannt, durch Bewohnerparker und insbesondere Fremdparker.

Die Parkmöglichkeiten auf dem Mittelstreifen sollen erfreulicherweise erhalten bleiben. Diese können jedoch derzeit offen gesprochen nur als Schlammlöcher bezeichnet werden. Dort muss dringend, sinnvollerweise im Zuge der Umgestaltung, mit saniert werden.

Warum dann nicht die Parkmöglichkeiten im Bereich Mittelstreifen erweitern, wie im Bereich Mohnheimsallee als Schrägparker auf dem Niveau des vorhandenen Gehwegs. Sie haben erläutert, dass dieser Geh-Radweg nicht als alternativer Radweg zur Straße angesehen werden kann und deshalb der neue breite Radweg an der Straße notwendig wird. Im Bereich der vorhandenen Längsparkbuchten ist dieser so breit, dass auch Schrägparker angelegt werden können unter Einbeziehung des vorhandenen Weges. Es gibt in diesem Bereich am Mittelstreifen den höhergelegenen Parallelweg, dessen Zugang im Bereich der Ampelanlage Ludwigsallee/Lousbergstraße gerade asphaltiert worden ist. Der Gehweg im Bereich der Parkplätze an sich wäre dadurch nicht stärker eingeschränkt als im Bereich Monheimsallee. Schrägparker hätten zudem den Vorteil, dass unfallfreier ein- + ausgeparkt werden könnte, außerdem würde sich die Anzahl der Parkplätze erhöhen.

Ich kann den Aufruf, nach möglichen vorstellbaren Parkalternativen in welchem endgültigen Konstrukt auch immer, gut verstehen. Allerdings verstehe ich diesen nicht nach einer augenscheinlich endgültigen Festlegung einer Umgestaltung. Ich hätte diesen Aufruf als Bürger vor der Festlegung einer Umgestaltung erwartet.

Gibt es eine statistische Auswertung, wie viele der echten Anwohner Ludwigsallee einen Bewohnerparkausweis N nutzen und wie dann die aktuell 14 Stellplätze auf dem Mittelstreifen dem entgegenstehen? Die dann auch im nahen Umfeld angebotenen Senkrechtparker auf der Kupferstraße müssten auch saniert werden, da die hohen Bordsteinkanten unnötige Schäden an den Autos verursachen.

Es wurde auch nicht thematisiert, ob denn nach der Umgestaltung die ganzen Parkplätze an der Saarstraße z. Bsp. im Bereich oberhalb vom Veltmanplatz wieder reaktiviert werden. Eventuell wäre es eine Möglichkeit, dass die Anwohner mit Bewohnerausweisen ausschließlich der Ludwigsallee diese Parkplätze mit nutzen können.

Weiterhin ist nicht verständlich, dass ja dann der breite Radweg im Bereich Lousbergstraße – Roermonderstraße nicht weitergeführt wird, weil dort gerade saniert wurde. Nicht nachvollziehbar.

Es erwirkt den Anschein, dass in Konsequenz die vorgestellte Umgestaltung Ludwigsallee in Gänze nicht abschließend betrachtet wurde.

Die Pläne zur Umgestaltung sollten mit dem Ziel überarbeitet werden, die Wohnsituation für die Anlieger nachhaltig zu verbessern und die hier lebenden Menschen spürbar und wirksam vor vermeidbaren Lärm- und Schadstoffemissionen zu schützen. Die Variante 6 würde dem wesentlich eher entsprechen.

Mit freundlichen Grüßen



8

An den
Oberbürgermeister
- Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen -
Postfach
52058 Aachen

Aachen, im November 2020

- Ludwigsallee -

Zu der Planung möchte ich folgendes bemerken:

Die Belastung der Anwohner durch Lärm- und Schadstoffemissionen ist an der Ludwigsallee enorm hoch, das Gebiet wird im Aachener Lärmkataster offiziell als Lärmbelastungsschwerpunkt geführt.

Warum wurde trotz dieser Tatsache vom Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen ein erneuter zweispuriger Ausbau mitten durch dieses innerstädtische Wohngebiet beschlossen?

Die zur Zeit eingerichtete Baustelle zeigt, dass auch nur eine Fahrspur für einen ausreichenden Verkehrsfluss und die notwendige Verkehrsverteilung ausreicht. Im Gegensatz zur Beschlussvariante 5 hätte der einspurige Ausbau gemäß Variante 6 spürbare Verbesserungen und Vorteile für die Anlieger gebracht:

1. Die hohe Verkehrsbelastung auf der Ludwigsallee hätte reduziert werden können.
2. Die enorme Belastung durch Lärm und Abgase hätte reduziert werden können.
3. Der schädliche CO₂-Ausstoß hätte im Sinne des Klimaschutzes reduziert werden können.
4. Der zu erwartende, zusätzliche Parksuchverkehr hätte vermieden werden können.
5. Die Lebensqualität der Anwohner hätte verbessert werden können.
6. Die Attraktivität der Ludwigsallee und der angrenzenden, der Naherholung dienenden Parkanlagen hätte erhöht werden können.

Wir fordern die Stadt Aachen daher auf, die Pläne zur Neugestaltung der Ludwigsallee zu überarbeiten mit dem Ziel, die Wohnsituation für die Anlieger nachhaltig zu verbessern und die hier lebenden Menschen spürbar und wirksam vor vermeidbaren Lärm- und Schadstoffemissionen zu schützen.

Name:

Straße:

Wohnort:

Bitte vollständig und in Druckbuchstaben ausfüllen!

Bitte die Eingabe in bereitstehenden Briefkästen werfen.
Eingaben bis 27.11.2020 auch unter:
64, Anschrift oder
per E-Mail: verkehrmanagement@stl.aachen.de

falsch geschrieben

Sehr geehrte Damen und Herren,
bitte senden Sie mir Ihre Stellungnahme zu meiner u.a. Anregung in der Bürgeranhörung.
Im weiteren rege ich an zu prüfen, ob der einspurige Gegenverkehr auf der Saarstrasse bei entsprechendem Ausbau insbesondere an den Einmündungen Bastei und Ponttor (abgesenkt und überhaust?) beibehalten werden könnte, so dass nur noch Anliegerverkehre, Rettungsfahrzeuge und Busse (in beiden Richtungen?) über die Ludwigsallee rollen würden, was zu erheblichen Einsparungen bei der Wiederherstellung erreicht werden könnten (u.a. "Flüsterasphalt"/Bushalte/Ampelanlage Kupferstrasse/Aus- oder Einbiegen an Stellplätzen) und eine wesentliche Lärmentlastung in den Obergeschossen der Wohnungen an der Saarstrasse, zumal, wenn dort E-Busse rollen.

Sollte diese Lösung zeitnah nicht möglich sein, rege ich an: Privatverkehr ab Bastei bis Ponttor/Turmstrasse einspurig, ÖPNV+Halt+Anlieger/Ab- bzw. Einbieger zweite Spur (Raddurchgangsverkehre über Achter- und Rochusstrasse lenken), Anwohnerparken kann bleiben; Parken zwischen Bäumen würde wegfallen. Das Mosaikpflaster (mit Reitweg?) sollte auch hier endlich erneuert werden.

Zur Diskussion einer intergralen Erneuerung des historisch bedingten innerstädtischen Radial- Ring-Systems durch Entzerrung und Ergänzung mit Schwerpunkt Fussgänger und Klimaschutz würde ich aus meiner langjährigen Erfahrung vor Ort und Sachkundiger Bürger gerne einen Beitrag leisten.

Mit der Bitte um eine Eingangsbestätigung und freundlichen Grüßen

Weitergeleitete Nachricht -----

Betreff: Ludwigsallee: Bunker in Savatorberg

Datum: Tue, 17 Nov 2020 19:53:47 +0100

Von:

An: verkehrsmanagement@mail.aachen.de

hallo - ich weise auf die Möglichkeiten hin, die ein Aufbrechen des Bunker für Ladestationen und Carsharing bieten

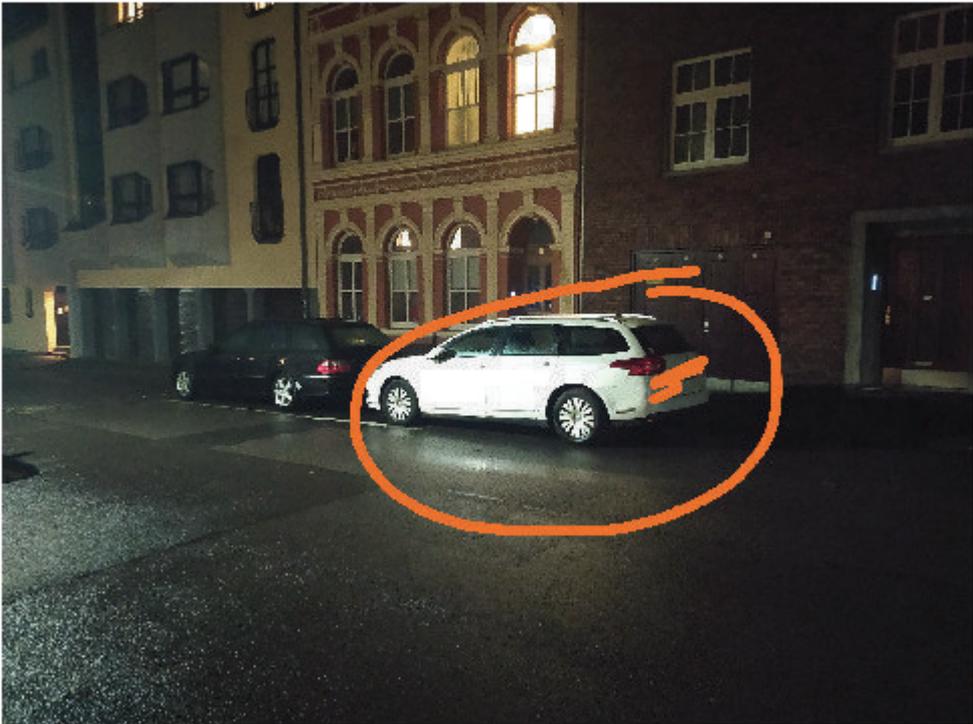
Sehr geehrte Damen und Herren,
anbei erhalten Sie in Pdf-Form meine Hinweise, Anregungen und Einwände hinsichtlich der Umgestaltung der Ludwigsallee.

In einer zweiten Mail folgen in Pdfs Fotos zur Parkraumsituation, welche die Größe der Mail überschreiten würden.

Über eine kurze Eingangsbestätigung freue ich mich und verbleibe

mit freundlichen Grüßen









Sehr geehrte Damen und Herren,

aufmerksam habe ich Ihre Bürgerinformationsveranstaltung verfolgt und möchte Ihrer Einladung nachkommen und mich hinsichtlich des Bewohner- und Anliegerbedarfs des Quartiers äußern und weitere Anregungen einbringen. Hierbei möchte ich im Folgenden unterschiedliche Punkte aufgreifen. Vorab möchte ich mich bei der Gelegenheit bei Ihnen für Ihr Engagement und die informative Veranstaltung zur Bürgerinformation sowie dem Aufruf zur Beteiligung bedanken.

Zu Beginn möchte ich mich deutlich gegen die Beschlussvorlage aussprechen und auf die Möglichkeit verweisen, lediglich eine Spur für Kfz-Verkehr freizugeben, vor allem mit Blick darauf, den Bewohner-Parkbedarf, mindestens durch die Erhaltung des Parkraums, nachzukommen. Die Stichprobenanalyse der Jahre 2011 und 2018, auf die sich Ihre Planungen stützen, habe ich zur Kenntnis genommen und möchte auf ihre fehlende Repräsentativität verweisen. Bei einer solch weittragenden Selektionsentscheidung zwischen zwei möglichen Straßenkonzeptionen, bedarf es mehr als einer Stichprobe aus zwei zurückliegenden Jahren, zumal die zahlreichen Gegendarstellungen der Bewohner im Zuge der Infoveranstaltung die Schlussfolgerungen aus den Stichprobe kontrastieren.

Es ist bekannt, dass die Kürzung des Parkraums ein Beitrag zur Mobilitätswende und einen Mehrwert für das Leben in der Stadt bedeuten kann. So profitiert unter anderem der Einzelhandel beispielsweise von diesen Maßnahmen. Das hier vorliegende Quartier ist ein reines Wohngebiet, sodass die Kürzung des Parkraums in diesem speziellen Fall mehr Nachteile als Vorteile nach sich zieht. Ich bitte Sie die Parkplatzsituation anhand einer neuen und aussagekräftigen Erhebung zu prüfen. Im Anhang erhalten Sie eine spontane Momentaufnahme von Donnerstag, 19.11.2020, 21.49Uhr - 21.53 Uhr über etwa 50 Meter in der Ludwigsallee, Kupfer- und Theresienstraße, um einen Eindruck zu den Aussagen der Anwohner zu erhalten. Gerade unter der Woche spitzt sich der teilweise erfolglose Parkplatzsuchverkehr ab 17.30/18 Uhr enorm zu. Bitte beachten Sie hierbei, dass trotz der aktuellen Baustelle immernoch auf der Ludwigsallee zwischen Kupferstraße und Lousbergstraße die Parkplätze, welche gestrichen werden sollten, sogar noch vorhanden sind.

Als ehemalig aktives Mitglied des Radentscheids ist mir durchaus bewusst, dass die Flächenverteilung im Diskurs häufig wie Verteilungskämpfe zwischen Radverkehr und Kfz-Verkehr geführt werden. Dies trifft hier nicht zu. In diesem konkreten Fall geht es um die Feststellung über einen Mehrwert zweispuriger Kfz-Fahrbahnen gegenüber dem Parkraumbedarfs abzüglich der Alternativangebote. Die Leistungsfähigkeit einer zweispurigen Straße wird zu Ungunsten der Bedürfnisse von Bewohnern und Anliegern priorisiert und das ohne eine ausreichend aussagekräftige Grundlage durch Erhebungen zum Verkehrsfluss des momentan und vergangenen

einspurig geführten Wegenetzes durch die Allee. Augenscheinlich ist hingegen unlängst durch die Verkehrsführung um die Baustellen ersichtlich geworden, dass ein einspuriger Verkehr durchaus möglich ist. Dies deckt sich ebenso mit der Aussage einer der Verkehrsplaner auf der Informationsveranstaltung. Daher die Frage: Gibt es Untersuchungen, die Belegen, dass die Reduzierung durch die Wegnahme der Fahrspuren nicht vertretbar ist? Die einspurige Führung der Kfz-Spur würde eine deutliche Verbesserung der Aufenthaltsqualität Aller schaffen. Die Luftqualität würde verbessert, der Lärm würde sich reduzieren, Kosten für den kostspieligen Flüsterbeton könnten womöglich halbiert und maßgeblich eingespart werden. Insbesondere der letzte Punkt kommt der Stadt und den Anliegern zugute.

Die Erhaltung des Parkraums trägt dazu bei, den ohnehin hohen Parksuchverkehr, im Sinne der Umwelt und der Nerven der Anwohner, nicht noch weiter zu verstetigen. Als Nutzerin des Bewohnerparkausweises nehme ich daher unlängst weite Fußwege zu meinem Auto in Kauf und musste bereits mehrfach parkscheinpflichtig am Ponttor parken. Für mich ist die Situation bereits heute unhaltbar. Nutzer der Parkzone N sowie weitere Wagen parken abends und über die Nacht hinweg zu einer Vielzahl im absoluten und eingeschränkten Halteverbot. Sie stehen in Einfahrten, auf Gehwegen, in Grünflächen oder auf Fahrradspuren (siehe ungeplante Stichprobe im Anhang). Allein durch die Baustellen ist sichtbar geworden, dass es bereits jetzt nicht annähernd genug Parkplätze vorhanden sind, obwohl die Parkplätze auf der Ludwigsallee bis zur Lousbergstraße noch freigegeben sind.

Zum Thema Parkplatznutzung bitte ich Sie weiterhin um einen Blick auf die Parkflächen zwischen den Bäumen der Allee. Diese führten in der Vergangenheit bereits mehrmals täglich zu Hupkonzerten und Auseinandersetzungen zwischen den Kfz-Fahrenden. Gerade in der leichten Kurve beinahe gegenüber des Ausgangs der Kupferstraße in der Ludwigsallee ist das Ein- und Ausparken für den nachkommenden (und auch den parkenden) Verkehr nur schlecht einzusehen. Hier besteht die Gefahr von Ausweich- und Auffahrunfällen. Dies möchte ich gerne im zweiten auch als einen Punkt für Tempo 30 anbringen.

Die genannte Gefahrenstelle ergibt sich aus den angehobenen Bordsteinen, den schmal geschnittenen Parkbuchten mit zahlreichen Schlaglöchern, zum Teil der schlechten Einsehbarkeit aufgrund der Kurve, sowie den Holzpfählern, die das Einparken unnötig verkomplizieren. Mit Blick auf die Parkplatzsuche handelt es sich bei diesen Parkflächen in der Regel um die unbeliebtesten. Weiterhin ist beobachtbar, dass die Parkplätze das Parken von zwei oder mehr KFZ ermöglichen, diese in der Praxis nicht besetzt werden können, da sich das Rangieren dort als schwierig/unmachbar erweist. In der Praxis gestaltet sich das aufgrund der oben genannten Punkte als schwierig und Fahrzeuge stehen schief oder ragen über den Bordstein zur Straße hin.

Fühlen Sie sich bitte eingeladen diese Parkplatzsituation selbst auszuprobieren und stellen Sie sich dabei den fließenden Verkehr nach der Baustellenbeendigung vor.

Im Rahmen der Umgestaltung unserer geliebten Ludwigsallee bitte ich Sie daher auch diese Parkflächen und ihre Instandhaltung zu berücksichtigen.

Während der Informationsveranstaltung wurden mögliche Ausweichangebote und Reallabore angesprochen. Vielleicht würde der ein oder andere Anwohner bereits jetzt solche Angebote nutzen wollen, bevor es überhaupt zur Realisierung einer dieser Neuaufteilungen der Allee kommt. So könnten Sie die Annahme der Angebote bereits jetzt untersuchen. Parknot ist wie oben beschrieben sicher vorhanden. Für meinen Teil sehe ich nicht, dass eine der genannten Alternativen für mich infrage kommt. Zum Einen ist das Angebot des APAG-Parkhauses für mich unattraktiv, weil die Entfernung 900 Meter (10 Min) beträgt, eine Wegsteigung mit sich führt, der Weg mir abends und nachts zu dunkel und unübersichtlich ist und ich mich in Parkhäusern unsicher fühle. Zum Zweiten und wichtigerem Punkt: Wir wohnen am Alleenring und die Innenstadt ist für mich fußläufig oder mit dem Rad spielend leicht über die vorgestellten Einfallstraßen erreichbar. Ich gehe davon aus, dass ein Großteil meiner Nachbarn ein ähnliches Mobilitätsverhalten aufweist. Daher möchte ich auf ein anderes Konzept der Stadt verweisen, das vorsieht, dass Menschen außerhalb auf bereitgestellten Stellflächen parken und von dort aus mit dem ÖPNV, zur Fuß oder mit dem Rad die Innenstadt erreichen. Zweck ist, den innerstädtisch fließenden Kfz-Verkehr und die damit verbundenen Nachteile zu reduzieren. Dieses Konzept zu verfolgen und gleichzeitig auf die möglich sinkende Leistungsfähigkeit der Ludwigsallee zu verweisen, ist meines Erachtens nach ein Widerspruch in sich. Im Rahmen der Mobilitätswende geht es darum Raum für Kfz-Verkehr, dort wo es möglich ist, durch Alternativen zu ersetzen, um einen Umstieg auf ökologischere Verkehrsmittel zu fördern. Genau dies würde einer anderen Planung für die Ludwigsallee entsprechen: mehr Platz für das Rad, weniger für den fließenden KFZ-Verkehr (2 Spuren auf eine komprimieren).

Wenn ich die Idee des oben erwähnten Konzeptes auf unseren Ist-Zustand der Ludwigsallee anwende, spricht dies zusätzlich für die Erhaltung der Parkplätze. Denn diese befinden sich im äußeren innerstädtischen Bereich und werden voraussichtlich nicht für Kurzstrecken, die vermieden werden sollten, in die Innenstadt genutzt, sondern wurden entsprechend des Wohnbedarfs freigegeben.

Des Weiteren möchte ich Ihnen im Folgenden gerne weitere Hinweise auf den Weg geben:

- Die Wortmeldung zu den Straßenrennen während der Informationsveranstaltung kann ich

nicht bestätigen. Allerdings schallen regelmäßig, mehrmals wöchentlich, laute Motorengeräusche über die Ludwigsallee, die auf eine deutlich überhöhte Geschwindigkeit hinweisen.

- Die Fußgängerampel von der Kupferstraße in die Ludwigsallee hat im Verhältnis zur Straßenbreite eine sehr lange Rotphase, sodass sie im Übermaß bei Rot übertreten wird. Extremere verhält es sich bei der Ampelschaltung zwischen dem Ehrenmal und der Saarstraße, die der Ungeduld des Fußverkehrs strotzt.
- Für die Konzeption der Bushaltestelle wäre unter dem Sicherheitsaspekt eine Führung des Radverkehrs um den Umsteigebereich der Haltestelle erstrebenswert.
- Ist es vorgeschrieben, dass Haltestellen auch in Alleen stets auf der rechten Fahrbahnseite angebracht werden? Gibt es Vor- und Nachteile die andere Straßenseite zu nutzen?
- Die Bestrebungen zur Erhaltung und Wertschätzung der Grünflächen in den Konzeptionen sowie die Leitideen einer Zeitgeistwende der Stadtentwicklung sind klasse!

Hinsichtlich der allgemeinen Planungen den innerstädtischen Autoverkehr zu verringern, erschließt sich mir die Argumentation der Beschlusslage nicht, da mit einem solchen Vorhaben einhergehen muss, dass sich die Leistungsfähigkeit der vorhandenen Straßen senkt, um Menschen auf den Umstieg zu angenehmeren Fortbewegungsmöglichkeiten zu bewegen. Auch die Statistik, auf die sich die Politik hierbei stützt, scheint mehr zurechtgelegt als aussagekräftig. An dieser Stelle möchte ich bezüglich der Strichprobe zum Bewohnerparken anführen, dass in der Vorstellung der Daten nicht berücksichtigt wurde, dass während der Erhebung erst das Bewohnerparken eingeführt wurde, weil die Parkplatzsituation (laut meiner Vermieterin) damals schon unhaltbar war. Erst infolge des Bewohnerparkens nahmen die Parkraumnutzung durch Außenstehende ab. Dies zeigt, dass das Bewohnerparken aufgrund der Nutzerbedürfnisse des Quartiers erst eingeführt wurde. Die Streichung von den Parkplätzen widerspräche den eigenen Maßnahmen der Stadt!

Die Entfernung von Parkraum zugunsten der Umwelt und Stadtentwicklung ist allgemein verständlich und befürwortbar, allerdings in Form dieser Planung, durch die Anwohner unverhältnismäßig belastet werden, Alternativangebote gut gemeint, aber nicht ausreichend und unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der Bewohner nicht ausreichend annehmbar sind, inakzeptabel.

Ich bitte daher dringlichst neue und valide Daten zu erheben, die Einwände der Anwohner zum Thema Streichung des Parkraums ernst zu nehmen und in der Politik sowie unter den Planenden und weiteren Verantwortlichen neu abzuwägen und zu entscheiden.

Es bleibt unverständlich aus welchen Beweggründen die zweispurige Verkehrsführung gegen die Einwände der Betroffenen forciert wird, wenn Aachen als eine lebenswerte Stadt für seine Bürger

verstanden werden soll.

Der Verkehr wird offensichtlich gerade schon gut umgeleitet bzw. er passt sich der Verkehrssituation an. Gibt es wegen der momentanen Verkehrsverteilung denn Beschwerden? Die Stadt bringt keine Argumente für den Beschluss vor, die ihre Sorge um die Leistungsfähigkeit der Ludwigsallee bestätigen. Warum? Wurde die aktuelle Verkehrslage, welche durch die Baustellen hervorgerufen wurde, im Beschluss berücksichtigt oder fiel der Beschluss vorher? Denn wenn keine Argumente vorliegen, kann sich niemandem schlüssig ergeben, wieso die Stadt gegen den dringenden Appell der Bewohner entscheidet und die Bedeutung einer möglicherweise variierenden Leistungsfähigkeit einer Straße als wichtiger als die Lebensqualität seiner Bewohner bemisst.

Beschlüsse können auch durch Einsicht neu diskutiert und entschieden werden, zumal die Begründung des Entschlusses zur Aufrechterhaltung der beiden Spuren zu Lasten der Bewohnerbedürfnisse und den Bestrebungen der Stadt umweltfreundlicher, lebenswerter, leiser und multimodal zu werden, geht.

Mit Blick auf ein historisches Aachen, den Kurort Bad Aachen, wünsche ich mir als Anwohner allgemein für unsere Stadtentwicklung eine erlebbare Hinwendung zu diesem Status. Lassen Sie uns unser Aachen wieder zu einem Ort des Wohlfühlens, der Genesung, des Genusses, der Schönheit und Entspannung machen. Auch in diesem Projekt kann hierzu ein großer Beitrag für das Empfinden der Menschen geleistet werden.

Ich bedanke mich für das Lesen dieses zugegebenermaßen langen Briefes
und verbleibe mit freundlichen Grüßen

██████████



Aachen, im November

An den
Oberbürgermeister
- Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen -
Postfach
52058 Aachen

- Ludwigsallee -

Zu der Planung möchte ich folgendes bemerken:

Die Belastung der Anwohner durch Lärm- und Schadstoffemissionen ist an der Ludwigsallee enorm hoch, das Gebiet wird im Aachener Lärmkataster offiziell als Lärmbelastungsschwerpunkt geführt.

Warum wurde trotz dieser Tatsache vom Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen ein erneuter zweispuriger Ausbau mitten durch dieses innerstädtische Wohngebiet beschlossen?

Die zur Zeit eingerichtete Baustelle zeigt, dass auch nur eine Fahrspur für einen ausreichenden Verkehrsfluss und die notwendige Verkehrsverteilung ausreicht. Im Gegensatz zur Beschlussvariante 5 hätte der einspurige Ausbau gemäß Variante 6 spürbare Verbesserungen und Vorteile für die Anlieger gebracht:

1. Die hohe Verkehrsbelastung auf der Ludwigsallee hätte reduziert werden können.
2. Die enorme Belastung durch Lärm und Abgase hätte reduziert werden können.
3. Der schädliche CO₂-Ausstoß hätte im Sinne des Klimaschutzes reduziert werden können.
4. Der zu erwartende, zusätzliche Parksuchverkehr hätte vermieden werden können.
5. Die Lebensqualität der Anwohner hätte verbessert werden können.
6. Die Attraktivität der Ludwigsallee und der angrenzenden, der Naherholung dienenden Parkanlagen hätte erhöht werden können.

Wir fordern die Stadt Aachen daher auf, die Pläne zur Neugestaltung der Ludwigsallee zu überarbeiten mit dem Ziel, die Wohnsituation für die Anlieger nachhaltig zu verbessern und die hier lebenden Menschen spürbar und wirksam vor vermeidbaren Lärm- und Schadstoffemissionen zu schützen.

Name: [REDACTED]
Straße: [REDACTED]
Wohnort: [REDACTED]
Bitte vollständig und in Druckbuchstaben ausfüllen!

Bitte die Eingabe in bereitstehenden Briefkasten werfen.
Eingaben bis 27.11.2020 auch unter:
o.g. Anschrift oder
per E-Mail: verkehrsmanagement@mail.aachen.de

falsch geschrieben!

An den Oberbürgermeister
– Fachbereich Stadt Entwicklung und Verkehrsanlagen –
Postfach
52058 Aachen
– Ludwigsallee –

Sehr geehrte Damen und Herren,

entgegen ihrem Formblatt „möchte“ ich nicht folgendes bemerken, sondern erlaube mir dieses in der Tat zu tun. Vorab darf ich Ihnen mitteilen daß Ihre Vorgehensweise doch erhebliche Zweifel an Ihrer Öffentlichkeitsarbeit aufkommen lässt.

Die Art und Weise, wie Ihre Bürgerbeteiligung publiziert wird, kann natürlich auch bedeuten, daß Ihrerseits wenig Interesse an einer großen Bürgerbeteiligung besteht.

Die Tatsache, daß hier in Ihrem Formblatt eine nicht existierende e-mail Adresse angegeben ist, kann das nur unterstreichen.

Obwohl nicht unmittelbar von dieser Maßnahme betroffen, sehe ich mich dennoch als mittelbare Anwohner aus der Soers veranlasst, zu ihrem Vorhaben Stellung zu beziehen.

Ich muss davon ausgehen, dass sich ihre geplanten Maßnahmen sich auch auf den Verkehr und die Wohnqualität im Bereich der Soers auswirken.

Die momentan durch Baumaßnahmen bedingten Verkehrslösungen in der Ludwigsallee zeigen für meine Begriffe sehr deutlich, dass durch die Einrichtung nur einer Fahrspur in jede Richtung in der Ludwigsallee ein ausreichenden Verkehrsfluss ohne die Entstehung von Staus und somit eine ausreichende Verkehrsabteilung sichergestellt ist.

Vor diesem Hintergrund erschließt es sich nicht, dass nunmehr gemäß der von Ihnen dargestellten Variante 5 an einen erneuten zweispurigen Ausbau mitten durch dieses innerstädtische Wohngebiet gedacht werden soll.

Dieses vor allem vor dem Hintergrund, dass die Belastung der Anwohner durch Lärm und Schadstoffemission in der Ludwigsallee bereits jetzt enorm hoch ist und das Gebiet im Aachener Landkataster offiziell als Lärmbelastungsschwerpunkt geführt wird.

Besonders nachteilig bei einer Realisierung der Planung gemäß Ausführungsvariante V5 dürfte sich jedoch die Tatsache auswirken, dass nunmehr auf Parkplätze in der Ludwigsallee gänzlich verzichtet werden soll. Dieses hat nicht nur extreme Auswirkungen auf die Anwohner, sondern führt aufgrund des mit Sicherheit auftretenden Parkplatzsuchverkehrs zu einer erhöhten Verkehrsbelastung und damit Erhöhung einer Belastung durch Lärm und Abgasen sowie schädliche CO₂ Ausstoßes.

Vorgenannten Tatsachen wären mit Sicherheit nicht nur Erscheinungen entlang der Ludwigsallee, sondern würden zweifelsfrei eine deutliche Reduzierung der Lebensqualität

der Anwohner nicht nur der Ludwigsallee, sondern auch im gesamten Umfeld mit sich bringen.

Nicht zuletzt steht zu befürchten, dass das Naherholungsgebiet Lousberg bei einer Realisierung dieser Variante zukünftig weniger der Erholung, als vielmehr der Nutzung als Parkplatz zugeführt wird.

Auf Grundlage dieser Erkenntnisse ist eine Variante gemäß Planungsvariante 6 deutlich vorteilhafter und zu favorisieren.

Ich fordere ich Stadt Aachen auf, die Pläne zur Neugestaltung der Ludwigsallee unter Beachtung der obigen Einwände und dieser Variante V6 zu überarbeiten.

Aachen, den 25.11.20

██████████

██████████

██████████

Sehr geehrte Frau Keupen,

Sehr geehrte Damen und Herren,

erstmal möchten wir die Infoveranstaltung über Youtube lobend erwähnen. Diese hat es vielen Menschen ermöglicht, sich trotz der Pandemie über die Planung zu informieren und sich direkt und im Nachgang dazu zu äußern. Das Format mit Live Übertragung war hierfür aus unserer Sicht sehr gut geeignet.

Anmerkungen zur Planung haben wir Ihnen bereits im Vorfeld zur Infoveranstaltung mitgeteilt. Aus unserer Sicht sprechen auch nach der Veranstaltung viele Punkte für eine einspurige Lösung. Die wichtigsten möchten wir Ihnen noch einmal zusammenfassen:

1. Durch den Wegfall des Parkstreifens gibt es auf der gesamten Straße von Bastei bis Lousbergstraße keine Möglichkeit für Haltevorgänge/Kurzparken (Lieferdienste, Taxi, Anwohner mit Einkäufen...) In der Infoveranstaltung wurde darauf verwiesen, hierzu die Seitenstraßen zu nutzen. Dies halten wir jedoch für Praxisfern, da gerade für diese Vorgänge unmittelbar vor dem Haus gehalten wird und ferner sehen wir die Gefahr, dass hier (ähnlich wie am Adalbertsteinweg) die rechte Spur regelmäßig durch Kurzparker eingenommen wird. Die hierdurch bedingten Spurwechselforgänge verlangsamen den fließenden Verkehr und vergrößern das Unfallpotenzial.

2. Derzeit wird der Parkstreifen auch als Baustelleneinrichtungsfläche genutzt, wenn Anwohner Arbeiten an ihren Häusern durchführen lassen (siehe auch beiliegendes Foto). Diese könnte bei einem zweispurigen Ausbau ebenfalls nur auf der rechten Fahrspur eingerichtet werden und stellt somit, je nach Art der Arbeiten, ein Tage / Wochen / Monate andauerndes Hindernis auf der rechten Fahrspur dar.

3. Die Leistungsfähigkeit einer zweispurigen Ludwigsallee im geplanten Konzept der Variante 5 wird sich durch die genannten Punkte 1 und 2 nicht einstellen. Die theoretische Leistungsfähigkeit einer zweispurigen Straße kann mit dem vorliegenden Konzept unserer Einschätzung nach lediglich zeitweise und unzuverlässig erreicht werden. Die Forderung der ASEAG können wir aus diesem Grund auch nicht nachvollziehen.

4. In der Infoveranstaltung wurden die beiden großen Themen Verkehrswende und Klimawandel angesprochen. Für beide Themen ist es notwendig, den MIV zu reduzieren und mehr Platz für ÖPNV und Fahrräder / Kleinelektrofahrzeuge zu schaffen. Die einspurige Lösung ist hierfür sehr naheliegend.

Die Vorgabe für den zweispurigen Ausbau für den MIV ist eine politische gewesen, die nach Aussagen der Verwaltung für das aktuelle Verkehrsaufkommen nicht zwingend auf ganzer Strecke erforderlich ist. Wir möchten anregen die Vorgabe der Politik nach der kürzlichen Kommunalwahl erneut im Mobilitätsausschuss und im

Stadtrad zu disunktieren und zu überdenken. Die Politik, die diese Entscheidung getroffen hat, ist auch aus guten Gründen abgewählt worden.

Der vorhandene Parkstreifen sollte unserer Auffassung nach für Parkplätze (es dürfen und sollen hier auch Parkplätze wegfallen), Kurzzeitparken für Lieferdienste, Bushaldebucht, Car-Sharing Parkplätze, Fahrradabstellrichtungen, Velocity-Stationen oder ähnliches genutzt werden.

Fazit: Die Ludwigsallee wird nach dem Umbau in der Realität eine einspurige Straße werden, unabhängig davon, welche Variante (5 oder 6) gebaut wird. Die Verwaltung und die Politik können jetzt entscheiden, wie diese Einspurigkeit gestaltet wird.

Mit freundlichen Grüßen,

████████████████████

ANHANG: Vorangegangene Mail

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu Ihrer Planung zur Umgestaltung der Ludwigsallee möchten wir folgende Punkte anmerken:

1. Die Planung ist nur in Ausschnitten im Internet verfügbar. Hier sollten die gesamten Planunterlagen (insbesondere für die Vorzugsvariante 5) zur Verfügung gestellt werden. Online, nicht im Amt (besonders in der jetzigen Zeit)!
2. Die Planung berücksichtigt bevorzugt die Interessen des KFZ-Individualverkehrs. An Stellen, die für den bevorzugten Straßenquerschnitt nicht ausreichend breit sind werden die Fahrradstreifen unterhalb des im Radentscheid geforderten Ausmaßes verkleinert (Bereich an der Bastei). Der KFZ-IV muss hier keine Einbußen hinnehmen.
3. An der geplanten Bushaltestelle 'Lousberg/Ehrenmal' wird der Fahrradweg unterbrochen und ein Fußweg mit dem Zusatz 'Fahrradfahrer frei'. Einerseits besteht hier keine Benutzungspflicht des Weges, wodurch Fahrradfahrer auf die Fahrspur des Individualverkehrs ausweichen könnten und des weiteren müssten die Fahrradfahrer die diesen Weg nutzen Schrittgeschwindigkeit fahren. Die Konflikte zwischen Bus (Fahrgästen) und Radfahrern sind hier schon vorhersehbar. Auch hier muss erneut der Radverkehr Einschränkungen hinnehmen.
4. Der Radweg wird in den Querschnitten auf Gehweg-Niveau gezeichnet. Im gesamten Planungsbereich sind zahlreiche Einfahrten vorhanden. Die Absenkungen der Einfahrten auf Straßenniveau sind für den Radfahrer in dieser Frequenz nicht zumutbar und stehen im Kontrast des Zieles einen komfortablen Radweg zu schaffen.
5. Sie stellen die Parkplatzsituation so dar, dass die Parkplätze im Tagesmittel(!) nicht voll ausgelastet sind. Für die Anwohner sind frei Parkplätze am Tag aber nicht von Bedeutung. Im Nachmittagsbereich, nach Feierabend, ist die Auslastung deutlich höher als im Tagesmittel. Wurde diese Zahl nach Einführung der Parkzone N ermittelt? Durch die besondere Situation der Hanglage am Lousberg und den damit verbundenen Sackgassen entsteht zusätzlicher Parkraumsuchverkehr.
6. Bei Ihrer Planung entfallen die Mehrzahl der Parkplätz. Zusätzlich wird die gesamte Fläche neben dem Gehweg dem fahrenden Verkehr zugeschrieben. Anwohner, Lieferdienste, Speditionen, Taxis, Busse können bei Haltevorgängen nur auf der Fahrspur stehen bleiben, behindern den Verkehrsfluss (auf beiden Fahrspuren) und stellen ein Sicherheitsrisiko dar. Alternativ kann hierfür natürlich auch der Fahrradweg an nicht baulich getrennten Abschnitten, z. B. an Einfahrten genutzt werden.
7. Die einzigen Parkplätz die übrig bleiben befinden sich im Bereich zwischen Kupferstraße und Lousbergstraße auf der linken Seite in einer Linkskurve. Alle diese Parkplätze sind in desolatem Zustand. Das Einparken erfolgt über einen hohen Bordstein, die Abgrenzungen zum Schutz der Bäume sind z.T. umgefahren bzw. nicht mehr vorhanden. Zusätzlich sind vor allem die ersten Parkplätze aufgrund der Lage in der Kurve sehr gefährlich, eine Sichtbeziehung ist nicht möglich. Aus den Unterlagen geht nicht hervor, ob die Parkplätze ertüchtigt werden sollen oder im Bestand erhalten bleiben. Auch die Breite diese Parkplätze ist nicht aus den Unterlagen ersichtlich. Jedoch kann ich als Anwohner mit direkter Blickbeziehung sagen, dass viele Personen mit neueren Autos Schwierigkeiten haben in die Parklücke zu kommen, ohne das sie ein Stück auf die Straße stehen. Wir möchten Ihnen folgenden Vorschlag für eine andere Gestaltung unterbreiten die vorhersehbare Konflikte minimieren würde und dabei den Fokus stärker von dem motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV-, Fahrrad- und Fußgängerverkehr lenken:
Die linke Fahrspur wird weiterhin für den Individualverkehr vorgesehen. Die rechte Fahrspur wird zu einer kombinierten Bus und Fahrradspur. Parken sollte am rechten Fahrbahnrand stellenweise erhalten bleiben. Es sollten am rechten Fahrbahnrand Haltemöglichkeiten für Lieferdienste und Fahrradabstellanlagen geschaffen werden. Als Planer sollte man nicht die Augen vor der Realität verschließen und hoffen, dass vor allem der Lieferverkehr weite Wege zurücklegt um die Lieferung zuzustellen.

Die Notwendigkeit für zwei Fahrspuren für den Individualverkehr können wir nicht erkennen. Auch in der aktuellen Situation mit der Baustelle und gezwungenem einspurigem Verkehr treten keine größeren Stauungen am Einmündungsbereich vor der Bastei auf. Auch sollte bei der geplanten Zweispurigkeit beachtet werden, dass sich seit der letzten politischen Debatte die Situation am Pontwall Grundlegend geändert hat. Dieser ist durch die Anlage einer Protected Bikelane auch nur noch einspurig zu befahren. Im Zuge eines ganzheitlichen Konzeptes für die Stadt, sollte der ständige Wechsel zwischen Ein- und Zweispurigkeit überdacht werden.

Neben den Anregungen zu der geplanten Umgestaltung der Ludwigsallee, möchten wir gerne noch eine Anregungen zum Zuschnitt der Parkzone N und der Parkplatzsituation Am Lousberg - Denkmal Teufel geben. Es ist nicht verständlich, warum die Parkzone N in der Kupferstraße kurz vor dem Lousberg endet. Hierdurch fahren zahlreiche Autofahrer auf kostenlose Parkplatzzuche die Kupferstraße hoch um im Bereich Kupferstraße/Salvatorberg zu wenden, da meist alle Parkplätze belegt sind. Viele fahren noch die Kupferstraße geradeaus bis zu den Pollern 'Lousberghütte', um dann festzustellen das auch hier alle Parkplätze belegt sind und dann rückwärts wieder zurück zu fahren. Zum Teil ist ein Gehweg vorhanden, aber auf dem letzten Stück ist kein Gehweg mehr, sodass besonders an sonnigen und milden Tagen zahlreiche brenzliche Situation entstehen. Daher sollte insgesamt überdacht werden, ob auf dem Stück Kreuzung Lousbergstraße/Salvatorberg und 'Lousberghütte' noch das Parken erlaubt sein sollte. Die parkenden Autos stehen natürlich auch auf den Wurzeln der Bäume oder beschädigen diese beim einparken.

Mit freundlichen Grüßen,



Sehr geehrte Damen und Herren,

anbei übersende ich Ihnen meine Einwände und die meines Partners zum geplanten Umbau der Ludwigsallee.

Vielen Dank für Ihre Mühe.

Mit freundlichen Grüßen

An den
Oberbürgermeister
- Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen -
Postfach
52058 Aachen

Aachen, im November 2020

15

- Ludwigsallee -

Zu der Planung möchte ich folgendes bemerken:

Die Belastung der Anwohner durch Lärm- und Schadstoffemissionen ist an der Ludwigsallee enorm hoch, das Gebiet wird im Aachener Lärmkataster offiziell als Lärmbelastungsschwerpunkt geführt.

Warum wurde trotz dieser Tatsache vom Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen ein erneuter zweispuriger Ausbau mitten durch dieses innerstädtische Wohngebiet beschlossen ?

Die zur Zeit eingerichtete Baustelle zeigt, dass auch nur eine Fahrspur für einen ausreichenden Verkehrsfluss und die notwendige Verkehrsverteilung ausreicht. Im Gegensatz zur Beschlussvariante 5 hätte der einspurige Ausbau gemäß Variante 6 spürbare Verbesserungen und Vorteile für die Anlieger gebracht:

1. Die hohe Verkehrsbelastung auf der Ludwigsallee hätte reduziert werden können.
2. Die enorme Belastung durch Lärm und Abgase hätte reduziert werden können.
3. Der schädliche CO₂-Ausstoß hätte im Sinne des Klimaschutzes reduziert werden können.
4. Der zu erwartende, zusätzliche Parksuchverkehr hätte vermieden werden können.
5. Die Lebensqualität der Anwohner hätte verbessert werden können.
6. Die Attraktivität der Ludwigsallee und der angrenzenden, der Naherholung dienenden Parkanlagen hätte erhöht werden können.

Wir fordern die Stadt Aachen daher auf, die Pläne zur Neugestaltung der Ludwigsallee zu überarbeiten mit dem Ziel, die Wohnsituation für die Anlieger nachhaltig zu verbessern und die hier lebenden Menschen spürbar und wirksam vor vermeidbaren Lärm- und Schadstoffemissionen zu schützen.

Name:
Straße:
Wohnort:

Bitte vollständig und in Druckbuchstaben ausfüllen!

Bitte die Eingabe in bereitstehenden Briefkasten werfen.
Eingaben bis 27.11.2020 auch unter:
o.g. Anschrift oder
per E-Mail: verkehrsmanagement@mail.aachen.de

falsch geschrieben

(3)

An den
Oberbürgermeister
- Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen -
Postfach
52058 Aachen

Aachen, im November 2020

- Ludwigsallee -

Zu der Planung möchte ich folgendes bemerken:

Die Belastung der Anwohner durch Lärm- und Schadstoffemissionen ist an der Ludwigsallee enorm hoch, das Gebiet wird im Aachener Lärmkataster offiziell als Lärmbelastungsschwerpunkt geführt.

Warum wurde trotz dieser Tatsache vom Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen ein erneuter zweispuriger Ausbau mitten durch dieses innerstädtische Wohngebiet beschlossen ?

Die zur Zeit eingerichtete Baustelle zeigt, dass auch nur eine Fahrspur für einen ausreichenden Verkehrsfluss und die notwendige Verkehrsverteilung ausreicht. Im Gegensatz zur Beschlussvariante 5 hätte der einspurige Ausbau gemäß Variante 6 spürbare Verbesserungen und Vorteile für die Anlieger gebracht:

1. Die hohe Verkehrsbelastung auf der Ludwigsallee hätte reduziert werden können.
2. Die enorme Belastung durch Lärm und Abgase hätte reduziert werden können.
3. Der schädliche CO₂-Ausstoß hätte im Sinne des Klimaschutzes reduziert werden können.
4. Der zu erwartende, zusätzliche Parksuchverkehr hätte vermieden werden können.
5. Die Lebensqualität der Anwohner hätte verbessert werden können.
6. Die Attraktivität der Ludwigsallee und der angrenzenden, der Naherholung dienenden Parkanlagen hätte erhöht werden können.

Wir fordern die Stadt Aachen daher auf, die Pläne zur Neugestaltung der Ludwigsallee zu überarbeiten mit dem Ziel, die Wohnsituation für die Anlieger nachhaltig zu verbessern und die hier lebenden Menschen spürbar und wirksam vor vermeidbaren Lärm- und Schadstoffemissionen zu schützen.

Name: 

Straße: 

Wohnort: 

Bitte vollständig und in Druckbuchstaben ausfüllen!

Bitte die Eingabe in bereitstehenden Briefkasten werfen.
Eingaben bis 27.11.2020 auch unter:
o.g. Anschrift oder
per E-Mail: verkehrsmanagement@mail.aachen.de

falsch geschrieben!

An den
Oberbürgermeister
- Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen -
Postfach
52058 Aachen

Aachen, im November 2020

- Ludwigsallee -

Zu der Planung möchte ich folgendes bemerken:

Das Ziel, mit Hilfe der zweispurigen Planungsvariante V5 „die Leistungsfähigkeit der Ludwigsallee als besonderen Verteiler für den Kfz-Verkehr zu erhalten“, widerspricht in meinen Augen den grundsätzlichen Zielen, die aus dem Beschluss des Klimanotstandes für Aachen resultieren.

Die Stadt Aachen hat sich auf dem Weg zur „Emissionsfreien Innenstadt“ dazu verpflichtet, verkehrsbedingte CO2-Emissionen zu reduzieren.
Ratsbeschluss Nr. 500/17 gibt konkret vor, im Rahmen des beschlossenen Klimanotstandes Lösungen zu bevorzugen, die sich positiv auf Klima und Umwelt auswirken.

Der reduzierte, einspurige Ausbau der Ludwigsallee gem.V6 ist eindeutig die klima- und umweltschonendere Variante und hätte demnach vor dem zweispurigen Ausbau gem.V5 favorisiert werden müssen.

Als lärmgeplagte Anwohnerin an der Krefelder Straße hoffe ich seit Jahren vergeblich auf die versprochene Mobilitätswende zugunsten einer attraktiveren, moderneren und emissionsfreien Stadt mit mehr Lebensqualität für die vielen hier lebenden Menschen.

Die Entscheidung des Mobilitätsausschusses zugunsten des erneuten zweispurigen Ausbaus der Ludwigsallee empfinde ich in jeder Beziehung als rücksichtslos.

Um die Entscheidung nachvollziehen zu können, bitte ich um schriftliche Begründung des Beschlusses.

Name:

Straße:

Wohnort:

Bitte vollständig und in Druckbuchstaben ausfüllen!

Bitte die Eingabe in bereitstehenden Briefkasten werfen.
Eingaben bis 27.11.2020 auch unter:
o.g. Anschrift oder
per E-Mail: verkehrsmanagmant@mail.aachen.de

An den
Oberbürgermeister
- Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen -
Postfach
52058 Aachen

Aachen, im November 2020

- Ludwigsallee -

Zu der Planung möchte ich folgendes bemerken:

Die Belastung der Anwohner durch Lärm- und Schadstoffemissionen ist an der Ludwigsallee enorm hoch, das Gebiet wird im Aachener Lärmkataster offiziell als Lärmbelastungsschwerpunkt geführt.

Warum wurde trotz dieser Tatsache vom Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen ein erneuter zweispuriger Ausbau mitten durch dieses innerstädtische Wohngebiet beschlossen ?

Die zur Zeit eingerichtete Baustelle zeigt, dass auch nur eine Fahrspur für einen ausreichenden Verkehrsfluss und die notwendige Verkehrsverteilung ausreicht. Im Gegensatz zur Beschlussvariante 5 hätte der einspurige Ausbau gemäß Variante 6 spürbare Verbesserungen und Vorteile für die Anlieger gebracht:

1. Die hohe Verkehrsbelastung auf der Ludwigsallee hätte reduziert werden können.
2. Die enorme Belastung durch Lärm und Abgase hätte reduziert werden können.
3. Der schädliche CO₂-Ausstoß hätte im Sinne des Klimaschutzes reduziert werden können.
4. Der zu erwartende, zusätzliche Parksuchverkehr hätte vermieden werden können.
5. Die Lebensqualität der Anwohner hätte verbessert werden können.
6. Die Attraktivität der Ludwigsallee und der angrenzenden, der Naherholung dienenden Parkanlagen hätte erhöht werden können.

Wir fordern die Stadt Aachen daher auf, die Pläne zur Neugestaltung der Ludwigsallee zu überarbeiten mit dem Ziel, die Wohnsituation für die Anlieger nachhaltig zu verbessern und die hier lebenden Menschen spürbar und wirksam vor vermeidbaren Lärm- und Schadstoffemissionen zu schützen.

Name:

Straße:

Wohnort:

Bitte vollständig und in Druckbuchstaben ausfüllen!

Bitte die Eingabe in bereitstehenden Briefkasten werfen.
Eingaben bis 27.11.2020 auch unter:
o.g. Anschrift oder
per E-Mail: verkehrmanagement@mail.aachen.de

↑ falsch geschrieben!

An den
Oberbürgermeister
- Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen -
Postfach
52058 Aachen

Aachen, im November 2020

- Ludwigsallee -

Zu der Planung möchte ich folgendes bemerken:

Die Belastung der Anwohner durch Lärm- und Schadstoffemissionen ist an der Ludwigsallee enorm hoch, das Gebiet wird im Aachener Lärmkataster offiziell als Lärmbelastungsschwerpunkt geführt.

Warum wurde trotz dieser Tatsache vom Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen ein erneuter zweispuriger Ausbau mitten durch dieses innerstädtische Wohngebiet beschlossen ?

Die zur Zeit eingerichtete Baustelle zeigt, dass auch nur eine Fahrspur für einen ausreichenden Verkehrsfluss und die notwendige Verkehrsverteilung ausreicht. Im Gegensatz zur Beschlussvariante 5 hätte der einspurige Ausbau gemäß Variante 6 spürbare Verbesserungen und Vorteile für die Anlieger gebracht:

1. Die hohe Verkehrsbelastung auf der Ludwigsallee hätte reduziert werden können.
2. Die enorme Belastung durch Lärm und Abgase hätte reduziert werden können.
3. Der schädliche CO₂-Ausstoß hätte im Sinne des Klimaschutzes reduziert werden können.
4. Der zu erwartende, zusätzliche Parksuchverkehr hätte vermieden werden können.
5. Die Lebensqualität der Anwohner hätte verbessert werden können.
6. Die Attraktivität der Ludwigsallee und der angrenzenden, der Naherholung dienenden Parkanlagen hätte erhöht werden können.

Wir fordern die Stadt Aachen daher auf, die Pläne zur Neugestaltung der Ludwigsallee zu überarbeiten mit dem Ziel, die Wohnsituation für die Anlieger nachhaltig zu verbessern und die hier lebenden Menschen spürbar und wirksam vor vermeidbaren Lärm- und Schadstoffemissionen zu schützen.

Name:

Straße:

Wohnort:

Bitte vollständig und in Druckbuchstaben ausfüllen!

Bitte die Eingabe in bereitstehenden Briefkasten werfen.
Eingaben bis 27.11.2020 auch unter:
o.g. Anschrift oder
per E-Mail: verkehrsmanagement@mail.aachen.de

falsch geschrieben

(3)

An den
Oberbürgermeister
- Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen -
Postfach
52058 Aachen

Aachen, im November 2020

- Ludwigsallee -

Zu der Planung möchte ich folgendes bemerken:

Die Belastung der Anwohner durch Lärm- und Schadstoffemissionen ist an der Ludwigsallee enorm hoch, das Gebiet wird im Aachener Lärmkataster offiziell als Lärmbelastungsschwerpunkt geführt.

Warum wurde trotz dieser Tatsache vom Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen ein erneuter zweispuriger Ausbau mitten durch dieses innerstädtische Wohngebiet beschlossen ?

Die zur Zeit eingerichtete Baustelle zeigt, dass auch nur eine Fahrspur für einen ausreichenden Verkehrsfluss und die notwendige Verkehrsverteilung ausreicht. Im Gegensatz zur Beschlussvariante 5 hätte der einspurige Ausbau gemäß Variante 6 spürbare Verbesserungen und Vorteile für die Anlieger gebracht:

1. Die hohe Verkehrsbelastung auf der Ludwigsallee hätte reduziert werden können.
2. Die enorme Belastung durch Lärm und Abgase hätte reduziert werden können.
3. Der schädliche CO₂-Ausstoß hätte im Sinne des Klimaschutzes reduziert werden können.
4. Der zu erwartende, zusätzliche Parksuchverkehr hätte vermieden werden können.
5. Die Lebensqualität der Anwohner hätte verbessert werden können.
6. Die Attraktivität der Ludwigsallee und der angrenzenden, der Naherholung dienenden Parkanlagen hätte erhöht werden können.

Wir fordern die Stadt Aachen daher auf, die Pläne zur Neugestaltung der Ludwigsallee zu überarbeiten mit dem Ziel, die Wohnsituation für die Anlieger nachhaltig zu verbessern und die hier lebenden Menschen spürbar und wirksam vor vermeidbaren Lärm- und Schadstoffemissionen zu schützen.

Name:

Straße:

Wohnort:

Bitte vollständig und in Druckbuchstaben ausfüllen!

Bitte die Eingabe in bereitstehenden Briefkasten werfen.
Eingaben bis 27.11.2020 auch unter:
o.g. Anschrift oder
per E-Mail: verkehrsmanagement@mf.aachen.de

falsch geschrieben!

3

An den
Oberbürgermeister i. V.
- Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen -
Postfach
52058 Aachen

Aachen, im November 2020

- Ludwigsallee -

Zu der Planung möchte ich folgendes bemerken:

Die Belastung der Anwohner durch Lärm- und Schadstoffemissionen ist an der Ludwigsallee enorm hoch, das Gebiet wird im Aachener Lärmkataster offiziell als Lärmbelastungsschwerpunkt geführt.

Warum wurde trotz dieser Tatsache vom Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen ein erneuter zweispuriger Ausbau mitten durch dieses innerstädtische Wohngebiet beschlossen ?

Die zur Zeit eingerichtete Baustelle zeigt, dass auch nur eine Fahrspur für einen ausreichenden Verkehrsfluss und die notwendige Verkehrsverteilung ausreicht. Im Gegensatz zur Beschlussvariante 5 hätte der einspurige Ausbau gemäß Variante 6 spürbare Verbesserungen und Vorteile für die Anlieger gebracht:

1. Die hohe Verkehrsbelastung auf der Ludwigsallee hätte reduziert werden können.
2. Die enorme Belastung durch Lärm und Abgase hätte reduziert werden können.
3. Der schädliche CO₂-Ausstoß hätte im Sinne des Klimaschutzes reduziert werden können.
4. Der zu erwartende, zusätzliche Parksuchverkehr hätte vermieden werden können.
5. Die Lebensqualität der Anwohner hätte verbessert werden können.
6. Die Attraktivität der Ludwigsallee und der angrenzenden, der Naherholung dienenden Parkanlagen hätte erhöht werden können.

Wir fordern die Stadt Aachen daher auf, die Pläne zur Neugestaltung der Ludwigsallee zu überarbeiten mit dem Ziel, die Wohnsituation für die Anlieger nachhaltig zu verbessern und die hier lebenden Menschen spürbar und wirksam vor vermeidbaren Lärm- und Schadstoffemissionen zu schützen.

Name:

Straße:

Wohnort:

Bitte vollständig und in Druckbuchstaben ausfüllen!

Bitte die Eingabe in bereitstehenden Briefkasten werfen.
Eingaben bis 27.11.2020 auch unter:
o.g. Anschrift oder
per E-Mail: verkehrsmanagement@mail.aachen.de

falsch geschrieben!

(3)

An den
Oberbürgermeister
- Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen -
Postfach
52058 Aachen

Aachen, im November 2020

- Ludwigsallee -

Zu der Planung möchte ich folgendes bemerken:

Die Belastung der Anwohner durch Lärm- und Schadstoffemissionen ist an der Ludwigsallee enorm hoch, das Gebiet wird im Aachener Lärmkataster offiziell als Lärmbelastungsschwerpunkt geführt.

Warum wurde trotz dieser Tatsache vom Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen ein erneuter zweispuriger Ausbau mitten durch dieses innerstädtische Wohngebiet beschlossen?

Die zur Zeit eingerichtete Baustelle zeigt, dass auch nur eine Fahrspur für einen ausreichenden Verkehrsfluss und die notwendige Verkehrsverteilung ausreicht. Im Gegensatz zur Beschlussvariante 5 hätte der einspurige Ausbau gemäß Variante 6 spürbare Verbesserungen und Vorteile für die Anlieger gebracht:

1. Die hohe Verkehrsbelastung auf der Ludwigsallee hätte reduziert werden können.
2. Die enorme Belastung durch Lärm und Abgase hätte reduziert werden können.
3. Der schädliche CO₂-Ausstoß hätte im Sinne des Klimaschutzes reduziert werden können.
4. Der zu erwartende, zusätzliche Parksuchverkehr hätte vermieden werden können.
5. Die Lebensqualität der Anwohner hätte verbessert werden können.
6. Die Attraktivität der Ludwigsallee und der angrenzenden, der Naherholung dienenden Parkanlagen hätte erhöht werden können.

Wir fordern die Stadt Aachen daher auf, die Pläne zur Neugestaltung der Ludwigsallee zu überarbeiten mit dem Ziel, die Wohnsituation für die Anlieger nachhaltig zu verbessern und die hier lebenden Menschen spürbar und wirksam vor vermeidbaren Lärm- und Schadstoffemissionen zu schützen.

Name:

Straße:

Wohnort:

Bitte vollständig und in Druckbuchstaben ausfüllen!

Bitte die Eingabe in bereitstehenden Briefkasten werfen.
Eingaben bis 27.11.2020 auch unter:
o.g. Anschrift oder
per E-Mail: verkehrsmanagement@mail.aachen.de

falsch geschrieben!

(B)

An den
Oberbürgermeister
- Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen -
Postfach
52058 Aachen

Aachen, im November 2020

- Ludwigsallee -

Zu der Planung möchte ich folgendes bemerken:

Die Belastung der Anwohner durch Lärm- und Schadstoffemissionen ist an der Ludwigsallee enorm hoch, das Gebiet wird im Aachener Lärmkataster offiziell als Lärmbelastungsschwerpunkt geführt.

Warum wurde trotz dieser Tatsache vom Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen ein erneuter zweispuriger Ausbau mitten durch dieses innerstädtische Wohngebiet beschlossen ?

Die zur Zeit eingerichtete Baustelle zeigt, dass auch nur eine Fahrspur für einen ausreichenden Verkehrsfluss und die notwendige Verkehrsverteilung ausreicht. Im Gegensatz zur Beschlussvariante 5 hätte der einspurige Ausbau gemäß Variante 6 spürbare Verbesserungen und Vorteile für die Anlieger gebracht:

1. Die hohe Verkehrsbelastung auf der Ludwigsallee hätte reduziert werden können.
2. Die enorme Belastung durch Lärm und Abgase hätte reduziert werden können.
3. Der schädliche CO₂-Ausstoß hätte im Sinne des Klimaschutzes reduziert werden können.
4. Der zu erwartende, zusätzliche Parksuchverkehr hätte vermieden werden können.
5. Die Lebensqualität der Anwohner hätte verbessert werden können.
6. Die Attraktivität der Ludwigsallee und der angrenzenden, der Naherholung dienenden Parkanlagen hätte erhöht werden können.

Wir fordern die Stadt Aachen daher auf, die Pläne zur Neugestaltung der Ludwigsallee zu überarbeiten mit dem Ziel, die Wohnsituation für die Anlieger nachhaltig zu verbessern und die hier lebenden Menschen spürbar und wirksam vor vermeidbaren Lärm- und Schadstoffemissionen zu schützen.

Name:

Straße:

Wohnort:

Bitte vollständig und in Druckbuchstaben ausfüllen!

Bitte die Eingabe in bereitstehenden Briefkasten werfen.
Eingaben bis 27.11.2020 auch unter:
o.g. Anschrift oder
per E-Mail: verkehrsmanagement@mail.aachen.de

falsch geschrieben!

15

An den
Oberbürgermeister
- Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen -
Postfach
52058 Aachen

Aachen, im November 2020

- Ludwigsallee -

Zu der Planung möchte ich folgendes bemerken:

Die Belastung der Anwohner durch Lärm- und Schadstoffemissionen ist an der Ludwigsallee enorm hoch, das Gebiet wird im Aachener Lärmkataster offiziell als Lärmbelastungsschwerpunkt geführt.

Warum wurde trotz dieser Tatsache vom Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen ein erneuter weispuriger Ausbau mitten durch dieses innerstädtische Wohngebiet beschlossen ?

Die zur Zeit eingerichtete Baustelle zeigt, dass auch nur eine Fahrspur für einen ausreichenden Verkehrsfluss und die notwendige Verkehrsverteilung ausreicht. Im Gegensatz zur Beschlussvariante 5 hätte der einspurige Ausbau gemäß Variante 6 spürbare Verbesserungen und Vorteile für die Anlieger gebracht:

1. Die hohe Verkehrsbelastung auf der Ludwigsallee hätte reduziert werden können.
2. Die enorme Belastung durch Lärm und Abgase hätte reduziert werden können.
3. Der schädliche CO₂-Ausstoß hätte im Sinne des Klimaschutzes reduziert werden können.
4. Der zu erwartende, zusätzliche Parksuchverkehr hätte vermieden werden können.
5. Die Lebensqualität der Anwohner hätte verbessert werden können.
6. Die Attraktivität der Ludwigsallee und der angrenzenden, der Naherholung dienenden Parkanlagen hätte erhöht werden können.

Wir fordern die Stadt Aachen daher auf, die Pläne zur Neugestaltung der Ludwigsallee zu überarbeiten mit dem Ziel, die Wohnsituation für die Anlieger nachhaltig zu verbessern und die hier lebenden Menschen spürbar und wirksam vor vermeidbaren Lärm- und Schadstoffemissionen zu schützen.

Name:

Straße:

Wohnort:

Bitte vollständig und in Druckbuchstaben ausfüllen!

Bitte die Eingabe in bereitstehenden Briefkasten werfen.
Eingaben bis 27.11.2020 auch unter:
o.g. Anschrift oder
per E-Mail: verkehrsplanung@stadt.aachen.de

folgendes



An den
Oberbürgermeister
- Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen -
Postfach
52058 Aachen

Aachen, im November 2020

- Ludwigsallee -

Zu der Planung möchte ich folgendes bemerken:

Die Belastung der Anwohner durch Lärm- und Schadstoffemissionen ist an der Ludwigsallee enorm hoch, das Gebiet wird im Aachener Lärmkataster offiziell als Lärmbelastungsschwerpunkt geführt.

Warum wurde trotz dieser Tatsache vom Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen ein erneuter zweispuriger Ausbau mitten durch dieses innerstädtische Wohngebiet beschlossen ?

Die zur Zeit eingerichtete Baustelle zeigt, dass auch nur eine Fahrspur für einen ausreichenden Verkehrsfluss und die notwendige Verkehrsverteilung ausreicht. Im Gegensatz zur Beschlussvariante 5 hätte der einspurige Ausbau gemäß Variante 6 spürbare Verbesserungen und Vorteile für die Anlieger gebracht:

1. Die hohe Verkehrsbelastung auf der Ludwigsallee hätte reduziert werden können.
2. Die enorme Belastung durch Lärm und Abgase hätte reduziert werden können.
3. Der schädliche CO₂-Ausstoß hätte im Sinne des Klimaschutzes reduziert werden können.
4. Der zu erwartende, zusätzliche Parksuchverkehr hätte vermieden werden können.
5. Die Lebensqualität der Anwohner hätte verbessert werden können.
6. Die Attraktivität der Ludwigsallee und der angrenzenden, der Naherholung dienenden Parkanlagen hätte erhöht werden können.

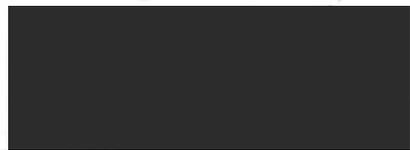
Wir fordern die Stadt Aachen daher auf, die Pläne zur Neugestaltung der Ludwigsallee zu überarbeiten mit dem Ziel, die Wohnsituation für die Anlieger nachhaltig zu verbessern und die hier lebenden Menschen spürbar und wirksam vor vermeidbaren Lärm- und Schadstoffemissionen zu schützen.

Name:

Straße:

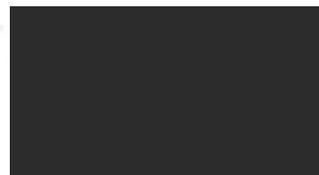
Wohnort:

Bitte vollständig und in Druckbuchstaben ausfüllen!



Bitte die Eingabe in bereitstehenden Briefkasten werfen.
Eingaben bis 27.11.2020 auch unter:
o.g. Anschrift oder
per E-Mail: verkehrsmanagement@mail.aachen.de

↑ falsch geschrieben!



3

An den
Oberbürgermeister
- Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen -
Postfach
52058 Aachen

Aachen, im November 2020

- Ludwigsallee -

Zu der Planung möchte ich folgendes bemerken:

Die Belastung der Anwohner durch Lärm- und Schadstoffemissionen ist an der Ludwigsallee enorm hoch, das Gebiet wird im Aachener Lärmkataster offiziell als Lärmbelastungsschwerpunkt geführt.

Warum wurde trotz dieser Tatsache vom Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen ein erneuter zweispuriger Ausbau mitten durch dieses innerstädtische Wohngebiet beschlossen ?

Die zur Zeit eingerichtete Baustelle zeigt, dass auch nur eine Fahrspur für einen ausreichenden Verkehrsfluss und die notwendige Verkehrsverteilung ausreicht.

Im Gegensatz zur Beschlussvariante 5 hätte der einspurige Ausbau gemäß Variante 6 spürbare Verbesserungen und Vorteile für die Anlieger gebracht:

1. Die hohe Verkehrsbelastung auf der Ludwigsallee hätte reduziert werden können.
2. Die enorme Belastung durch Lärm und Abgase hätte reduziert werden können.
3. Der schädliche CO₂-Ausstoß hätte im Sinne des Klimaschutzes reduziert werden können.
4. Der zu erwartende, zusätzliche Parksuchverkehr hätte vermieden werden können.
5. Die Lebensqualität der Anwohner hätte verbessert werden können.
6. Die Attraktivität der Ludwigsallee und der angrenzenden, der Naherholung dienenden Parkanlagen hätte erhöht werden können.

Wir fordern die Stadt Aachen daher auf, die Pläne zur Neugestaltung der Ludwigsallee zu überarbeiten mit dem Ziel, die Wohnsituation für die Anlieger nachhaltig zu verbessern und die hier lebenden Menschen spürbar und wirksam vor vermeidbaren Lärm- und Schadstoffemissionen zu schützen.

Name:

Straße:

Wohnort:

Bitte vollständig und in Druckbuchstaben ausfüllen!

Bitte die Eingabe in bereitstehenden Briefkasten werfen.
Eingaben bis 27.11.2020 auch unter:
o.g. Anschrift oder
per E-Mail: verkehrsmanagement@mail.aachen.de

↑ falsch geschrieben!

(A)

An den
Oberbürgermeister
- Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen -
Postfach
52058 Aachen

Aachen, im November 2020

- Ludwigsallee -

Zu der Planung möchte ich folgendes bemerken:

Auch ich bin für Variante 6,
da das, eine Alternative für Alle
wäre!

Eine kleine Anmerkung, trotz das
auf der Häuserseite, auch jetzt ein
Fahradweg ist, wird dieser von
Radfahrern(in) höchst selten genutzt!
~~Die~~ Viel lieber, fahren die Radfahrer
und Rollerfahrer auf dem Gehweg
und es interessiert Sie auch wenig,
wenn Sie die Fußgänger bedrängen!
Sie steigen nicht ab!

Ich hoffe, das mit dem größeren
Radweg, diese Gefahrenquelle, erledigt
ist!

Name:
Straße:
Wohnort:

Bitte vollständig und in Druckbuchstaben ausfüllen!

Bitte die Eingabe in bereitstehenden Briefkasten werfen.
Eingaben bis 27.11.2020 auch unter:
o.g. Anschrift oder
per E-Mail: verkehrsmanagement@mail.aachen.de

falsch geschrieben!

██████████

Sehr geehrte Damen und Herren, hiermit möchte ich Einspruch einlegen zur geplanten Umgestaltung der Ludwigsallee (Vorschlag 5). Die Umgestaltung mit dem ersatzlosen Wegfall der Längsparkplätze entlang der Häuserseite ist inakzeptabel, da sie die Anwohner vor einer extremen Parkplatznot stellt.

Mit freundlichen

██████████
██████████

██████████

Sehr geehrte Damen und Herren,
anbei finden Sie 3 Anmerkungen von Mitbewohnern aus unserem Haus, zu den geplanten Veränderungen in der Ludwigsallee, mit der bitte um Kenntnisnahme.

Mit freundlichen Grüßen

██████████

(3)

An den
Oberbürgermeister
- Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen -
Postfach
52058 Aachen

Aachen, im November 2020

- Ludwigsallee -

Zu der Planung möchte ich folgendes bemerken:

Die Belastung der Anwohner durch Lärm- und Schadstoffemissionen ist an der Ludwigsallee enorm hoch, das Gebiet wird im Aachener Lärmkataster offiziell als Lärmbelastungsschwerpunkt geführt.

Warum wurde trotz dieser Tatsache vom Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen ein erneuter zweispuriger Ausbau mitten durch dieses innerstädtische Wohngebiet beschlossen ?

Die zur Zeit eingerichtete Baustelle zeigt, dass auch nur eine Fahrspur für einen ausreichenden Verkehrsfluss und die notwendige Verkehrsverteilung ausreicht.
Im Gegensatz zur Beschlussvariante 5 hätte der einspurige Ausbau gemäß Variante 6 spürbare Verbesserungen und Vorteile für die Anlieger gebracht:

1. Die hohe Verkehrsbelastung auf der Ludwigsallee hätte reduziert werden können.
2. Die enorme Belastung durch Lärm und Abgase hätte reduziert werden können.
3. Der schädliche CO₂-Ausstoß hätte im Sinne des Klimaschutzes reduziert werden können.
4. Der zu erwartende, zusätzliche Parksuchverkehr hätte vermieden werden können.
5. Die Lebensqualität der Anwohner hätte verbessert werden können.
6. Die Attraktivität der Ludwigsallee und der angrenzenden, der Naherholung dienenden Parkanlagen hätte erhöht werden können.

Wir fordern die Stadt Aachen daher auf, die Pläne zur Neugestaltung der Ludwigsallee zu überarbeiten mit dem Ziel, die Wohnsituation für die Anlieger nachhaltig zu verbessern und die hier lebenden Menschen spürbar und wirksam vor vermeidbaren Lärm- und Schadstoffemissionen zu schützen.

Name:

Straße:

Wohnort:

Bitte vollständig und in Druckbuchstaben ausfüllen!

Bitte die Eingabe in bereitstehenden Briefkasten werfen.
Eingaben bis 27.11.2020 auch unter:
o.g. Anschrift oder
per E-Mail: verkehrsmanagement@mail.aachen.de

falsch geschrieben!

3

An den
Oberbürgermeister
- Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen -
Postfach
52058 Aachen

Aachen, im November 2020

- Ludwigsallee -

Zu der Planung möchte ich folgendes bemerken:

Die Belastung der Anwohner durch Lärm- und Schadstoffemissionen ist an der Ludwigsallee enorm hoch, das Gebiet wird im Aachener Lärmkataster offiziell als Lärmbelastungsschwerpunkt geführt.

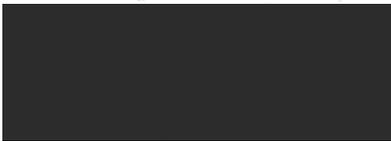
Warum wurde trotz dieser Tatsache vom Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen ein erneuter zweispuriger Ausbau mitten durch dieses innerstädtische Wohngebiet beschlossen ?

Die zur Zeit eingerichtete Baustelle zeigt, dass auch nur eine Fahrspur für einen ausreichenden Verkehrsfluss und die notwendige Verkehrsverteilung ausreicht. Im Gegensatz zur Beschlussvariante 5 hätte der einspurige Ausbau gemäß Variante 6 spürbare Verbesserungen und Vorteile für die Anlieger gebracht:

1. Die hohe Verkehrsbelastung auf der Ludwigsallee hätte reduziert werden können.
2. Die enorme Belastung durch Lärm und Abgase hätte reduziert werden können.
3. Der schädliche CO₂-Ausstoß hätte im Sinne des Klimaschutzes reduziert werden können.
4. Der zu erwartende, zusätzliche Parksuchverkehr hätte vermieden werden können.
5. Die Lebensqualität der Anwohner hätte verbessert werden können.
6. Die Attraktivität der Ludwigsallee und der angrenzenden, der Naherholung dienenden Parkanlagen hätte erhöht werden können.

Wir fordern die Stadt Aachen daher auf, die Pläne zur Neugestaltung der Ludwigsallee zu überarbeiten mit dem Ziel, die Wohnsituation für die Anlieger nachhaltig zu verbessern und die hier lebenden Menschen spürbar und wirksam vor vermeidbaren Lärm- und Schadstoffemissionen zu schützen.

Name:
Straße:
Wohnort:



Bitte vollständig und in Druckbuchstaben ausfüllen!

Bitte die Eingabe in bereitstehenden Briefkasten werfen.
Eingaben bis 27.11.2020 auch unter:
o.g. Anschrift oder
per E-Mail: verkehrsmanagement@mail.aachen.de

falsch geschrieben!

An den
Oberbürgermeister
- Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen -
Postfach
52058 Aachen

Aachen, im November 2020

5

- Ludwigsallee -

Zu der Planung möchte ich folgendes bemerken:

Die Belastung der Anwohner durch Lärm- und Schadstoffemissionen ist an der Ludwigsallee enorm hoch, das Gebiet wird im Aachener Lärmkataster offiziell als Lärmbelastungsschwerpunkt geführt.

Warum wurde trotz dieser Tatsache vom Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen ein erneuter zweispuriger Ausbau mitten durch dieses innerstädtische Wohngebiet beschlossen ?

Die zur Zeit eingerichtete Baustelle zeigt, dass auch nur eine Fahrspur für einen ausreichenden Verkehrsfluss und die notwendige Verkehrsverteilung ausreicht.

Im Gegensatz zur Beschlussvariante 5 hätte der einspurige Ausbau gemäß Variante 6 spürbare Verbesserungen und Vorteile für die Anlieger gebracht:

1. Die hohe Verkehrsbelastung auf der Ludwigsallee hätte reduziert werden können.
2. Die enorme Belastung durch Lärm und Abgase hätte reduziert werden können.
3. Der schädliche CO₂-Ausstoß hätte im Sinne des Klimaschutzes reduziert werden können.
4. Der zu erwartende, zusätzliche Parksuchverkehr hätte vermieden werden können.
5. Die Lebensqualität der Anwohner hätte verbessert werden können.
6. Die Attraktivität der Ludwigsallee und der angrenzenden, der Naherholung dienenden Parkanlagen hätte erhöht werden können.

Wir fordern die Stadt Aachen daher auf, die Pläne zur Neugestaltung der Ludwigsallee zu überarbeiten mit dem Ziel, die Wohnsituation für die Anlieger nachhaltig zu verbessern und die hier lebenden Menschen spürbar und wirksam vor vermeidbaren Lärm- und Schadstoffemissionen zu schützen.

Name:

Straße:

Wohnort:

Bitte vollständig und in Druckbuchstaben ausfüllen!



Bitte die Eingabe in bereitstehenden Briefkasten werfen.
Eingaben bis 27.11.2020 auch unter:
o.g. Anschrift oder
per E-Mail: verkehrsmanagement@mail.aachen.de

falsch geschrieben

Sehr geehrte Damen und Herren,
hier mein Einspruch gegen die Planungen der Stadt zur Ludwigsallee.
MfG,

An den
Oberbürgermeister
- Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen -
Postfach
52058 Aachen

Aachen, im November 2020

- Ludwigsallee -

Zu der Planung möchte ich folgendes bemerken:

Die Belastung der Anwohner durch Lärm- und Schadstoffemissionen ist an der Ludwigsallee enorm hoch, das Gebiet wird im Aachener Lärmkataster offiziell als Lärmbelastungsschwerpunkt geführt.

Warum wurde trotz dieser Tatsache vom Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen ein erneuter zweispuriger Ausbau mitten durch dieses innerstädtische Wohngebiet beschlossen ?

Die zur Zeit eingerichtete Baustelle zeigt, dass auch nur eine Fahrspur für einen ausreichenden Verkehrsfluss und die notwendige Verkehrsverteilung ausreicht. Im Gegensatz zur Beschlussvariante 5 hätte der einspurige Ausbau gemäß Variante 6 spürbare Verbesserungen und Vorteile für die Anlieger gebracht:

1. Die hohe Verkehrsbelastung auf der Ludwigsallee hätte reduziert werden können.
2. Die enorme Belastung durch Lärm und Abgase hätte reduziert werden können.
3. Der schädliche CO₂-Ausstoß hätte im Sinne des Klimaschutzes reduziert werden können.
4. Der zu erwartende, zusätzliche Parksuchverkehr hätte vermieden werden können.
5. Die Lebensqualität der Anwohner hätte verbessert werden können.
6. Die Attraktivität der Ludwigsallee und der angrenzenden, der Naherholung dienenden Parkanlagen hätte erhöht werden können.

Wir fordern die Stadt Aachen daher auf, die Pläne zur Neugestaltung der Ludwigsallee zu überarbeiten mit dem Ziel, die Wohnsituation für die Anlieger nachhaltig zu verbessern und die hier lebenden Menschen spürbar und wirksam vor vermeidbaren Lärm- und Schadstoffemissionen zu schützen.

Name:

Straße:

Wohnort:

Bitte vollständig und in Druckbuchstaben ausfüllen!

Bitte die Eingabe in bereitstehenden Briefkasten werfen.
Eingaben bis 27.11.2020 auch unter:
o.g. Anschrift oder
per E-Mail: verkehrsmanagement@mail.aachen.de

Aachen, 23. 11. 2020

falsch geschrieben!

Sehr geehrte Damen und Herren,
gegen die Planungen in der Ludwigsallee lege ich anliegend Protest ein.

Aachen, im November 2020

An den
Oberbürgermeister
- Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen -
Postfach
52058 Aachen

- Ludwigsallee -

Zu der Planung möchte ich folgendes bemerken:

- Als Anwohner finde ich die jetzige Planungen nicht akzeptabel.
- Der ersatzlose Wegfall von 50 Parkplätzen ist unerträglich.
- Sie begründen dass, mit baulichen Vorgaben und führen an, dass lediglich 63% der Parkplätze von Anwohnern benutzt würden. Diese Zahl mag sich auf den Tagesdurchschnitt beziehen, in den Abend-, Nacht- und Morgenstunden ist das definitiv anders. Hier ist der Anteil der Anwohner, die im Bereich Ludwigsallee parken deutlich höher. Jeder Parkplatz ist am Abend besetzt. Ich gehöre definitiv zu den Anwohnern, die dort Parken, und der Wegfall ohne jedes Angebot zum Ausweichen ist rücksichtslos.
- Die geplante Verlegung der Bushaltestelle ist ebenso wenig akzeptabel. Ihre Bauzeichnungen, auf deren Grundlage hier gearbeitet wird, sind nicht aktuell. Es fehlen die seit drei Jahren erbauten Häuser Nr. 69 und 77. Die Baulücke, vor der Sie die Haltestelle planen, ist also deutlich kleiner. Darüber hinaus liegt die Haltestelle jetzt nahe der Einbiegung zur Kupferstraße. Hier ist der Fußweg deutlich freier und verbreitert sich Richtung Verkehrsinsel. Damit ist das Ein- und Aussteigen im Fußgängerverkehr gut möglich. Jetzt planen Sie die Haltestelle dort, wo eine relativ hohe Wand den Abschluss des Fußweges bildet. Der Durchgang hinter dem Wartehäuschen wird gefühlt also sehr eng und bei laufenden Fuß- und Radverkehren, die im Haltestellenbereich gleichberechtigt geplant sind, sehr unsicher werden.
- Auf diese Punkte wurde in der Präsentation nicht eingegangen.
- Des Weiteren fordern wir eine deutliche Reduzierung von Lärm und Abgasbelastung. Mit Beibehaltung einer zweispurigen Verkehrsführung ist daran nicht zu denken. Wir fordern den Rückbau auf eine Autospur. Gegen die jetzige Planungsvorhaben lege ich Widerspruch ein und fordere Umplanungen.

Name:

Straße:

Wohnort:

Bitte vollständig und in Druckbuchstaben ausfüllen!

Bitte die Eingabe in bereitstehenden Briefkasten werfen.
Eingaben bis 27.11.2020 auch unter:
o.g. Anschrift oder
per E-Mail: verkehrsmanagement@mail.sachen.de

↑ falsch geschrieben!

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Anhang finden Sie ein unterschriebenes Formular der Bürgerinitiative zum geplanten Umbau der Ludwigsallee.

Ich würde mich außerdem freuen, Rückmeldung zu meinen bereits gessendeten Einwänden zu erhalten.

Mit freundlichen Grüßen,

(3)

Aachen, im November 2020

An den
Oberbürgermeister
- Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen -
Postfach
52058 Aachen

- Ludwigsallee -

Zu der Planung möchte ich folgendes bemerken:

Die Belastung der Anwohner durch Lärm- und Schadstoffemissionen ist an der Ludwigsallee enorm hoch, das Gebiet wird im Aachener Lärmkataster offiziell als Lärmbelastungsschwerpunkt geführt.

Warum wurde trotz dieser Tatsache vom Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen ein erneuter zweispuriger Ausbau mitten durch dieses innerstädtische Wohngebiet beschlossen ?

Die zur Zeit eingerichtete Baustelle zeigt, dass auch nur eine Fahrspur für einen ausreichenden Verkehrsfluss und die notwendige Verkehrsverteilung ausreicht.
Im Gegensatz zur Beschlussvariante 5 hätte der einspurige Ausbau gemäß Variante 6 spürbare Verbesserungen und Vorteile für die Anlieger gebracht:

1. Die hohe Verkehrsbelastung auf der Ludwigsallee hätte reduziert werden können.
2. Die enorme Belastung durch Lärm und Abgase hätte reduziert werden können.
3. Der schädliche CO₂-Ausstoß hätte im Sinne des Klimaschutzes reduziert werden können.
4. Der zu erwartende, zusätzliche Parksuchverkehr hätte vermieden werden können.
5. Die Lebensqualität der Anwohner hätte verbessert werden können.
6. Die Attraktivität der Ludwigsallee und der angrenzenden, der Naherholung dienenden Parkanlagen hätte erhöht werden können.

Wir fordern die Stadt Aachen daher auf, die Pläne zur Neugestaltung der Ludwigsallee zu überarbeiten mit dem Ziel, die Wohnsituation für die Anlieger nachhaltig zu verbessern und die hier lebenden Menschen spürbar und wirksam vor vermeidbaren Lärm- und Schadstoffemissionen zu schützen.

Name: [REDACTED]
Straße: [REDACTED]
Wohnort: [REDACTED]
Bitte vollständig und in Druckbuchstaben ausfüllen!

Bitte die Eingabe in bereitstehenden Briefkasten werfen.
Eingaben bis 27.11.2020 auch unter:
o.g. Anschrift oder
per E-Mail: verkehrsmanagement@mail.aachen.de

falsch geschrieben!

An den
Oberbürgermeister
- Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen -
Postfach
52058 Aachen

Aachen, im November 2020

3

- Ludwigsallee -

Zu der Planung möchte ich folgendes bemerken:

Die Belastung der Anwohner durch Lärm- und Schadstoffemissionen ist an der Ludwigsallee enorm hoch, das Gebiet wird im Aachener Lärmkataster offiziell als Lärmbelastungsschwerpunkt geführt.

Warum wurde trotz dieser Tatsache vom Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen ein erneuter zweispuriger Ausbau mitten durch dieses innerstädtische Wohngebiet beschlossen ?

Die zur Zeit eingerichtete Baustelle zeigt, dass auch nur eine Fahrspur für einen ausreichenden Verkehrsfluss und die notwendige Verkehrsverteilung ausreicht. Im Gegensatz zur Beschlussvariante 5 hätte der einspurige Ausbau gemäß Variante 6 spürbare Verbesserungen und Vorteile für die Anlieger gebracht:

1. Die hohe Verkehrsbelastung auf der Ludwigsallee hätte reduziert werden können.
2. Die enorme Belastung durch Lärm und Abgase hätte reduziert werden können.
3. Der schädliche CO₂-Ausstoß hätte im Sinne des Klimaschutzes reduziert werden können.
4. Der zu erwartende, zusätzliche Parksuchverkehr hätte vermieden werden können.
5. Die Lebensqualität der Anwohner hätte verbessert werden können.
6. Die Attraktivität der Ludwigsallee und der angrenzenden, der Naherholung dienenden Parkanlagen hätte erhöht werden können.

Wir fordern die Stadt Aachen daher auf, die Pläne zur Neugestaltung der Ludwigsallee zu überarbeiten mit dem Ziel, die Wohnsituation für die Anlieger nachhaltig zu verbessern und die hier lebenden Menschen spürbar und wirksam vor vermeidbaren Lärm- und Schadstoffemissionen zu schützen.

Name:

Straße:

Wohnort:

Bitte vollständig und in Druckbuchstaben ausfüllen!

Bitte die Eingabe in bereitstehenden Briefkasten werfen.
Eingaben bis 27.11.2020 auch unter:
o.g. Anschrift oder
per E-Mail: verkehrsmanagement@mail.aachen.de

falsch geschrieben

Aachen, im November 2020

An den
Oberbürgermeister
- Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen -
Postfach
52058 Aachen

- Ludwigsallee -

Zu der Planung möchte ich folgendes bemerken:

Vorbemerkung = Wir als Anwohner und damit Betroffene (Lärm- + CO₂ Emissionen, Parkplatzsituation) wurden NICHT in den Planungsprozess einbezogen. Wir sind nach wie vor für Variante 6 (Einspurige Verkehrsführung). Diese entspricht unserer Meinung nach eher der angekündigten Mobilitätswende. Im Rahmen des ausgefahrenen Klimanotstands kann es doch nicht sein, dass demnächst parkplatzsuchende Anwohner in den Innenstadtbereich (Bergstraße, Abtenstraße etc.) fahren.

Eine einspurige Verkehrsführung würde neben Lärm- und CO₂ Reduzierung auch die Sicherheit der Schulkinder erhöhen auf deren täglichem Schulweg die Ludwigsallee mit Geschwindigkeiten häufig deutlich höher als 50 km/h liegt. Wir erhoffen, eine Überarbeitung Ihrer Pläne!

Name:

Straße:

Wohnort:

Bitte vollständig und in Druckbuchstaben ausfüllen!

Bitte die Eingabe in bereitstehenden Briefkasten werfen.
Eingaben bis 27.11.2020 auch unter:
o.g. Anschrift oder
per E-Mail: verkehrsmanagement@mail.aachen.de

↑ falsch geschrieben!

3

An den
Oberbürgermeister
- Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen -
Postfach
52058 Aachen

Aachen, im November 2020

- Ludwigsallee -

Zu der Planung möchte ich folgendes bemerken:

Die Belastung der Anwohner durch Lärm- und Schadstoffemissionen ist an der Ludwigsallee enorm hoch, das Gebiet wird im Aachener Lärmkataster offiziell als Lärmbelastungsschwerpunkt geführt.

Warum wurde trotz dieser Tatsache vom Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen ein erneuter zweispuriger Ausbau mitten durch dieses innerstädtische Wohngebiet beschlossen ?

Die zur Zeit eingerichtete Baustelle zeigt, dass auch nur eine Fahrspur für einen ausreichenden Verkehrsfluss und die notwendige Verkehrsverteilung ausreicht. Im Gegensatz zur Beschlussvariante 5 hätte der einspurige Ausbau gemäß Variante 6 spürbare Verbesserungen und Vorteile für die Anlieger gebracht:

1. Die hohe Verkehrsbelastung auf der Ludwigsallee hätte reduziert werden können.
2. Die enorme Belastung durch Lärm und Abgase hätte reduziert werden können.
3. Der schädliche CO₂-Ausstoß hätte im Sinne des Klimaschutzes reduziert werden können.
4. Der zu erwartende, zusätzliche Parksuchverkehr hätte vermieden werden können.
5. Die Lebensqualität der Anwohner hätte verbessert werden können.
6. Die Attraktivität der Ludwigsallee und der angrenzenden, der Naherholung dienenden Parkanlagen hätte erhöht werden können.

Wir fordern die Stadt Aachen daher auf, die Pläne zur Neugestaltung der Ludwigsallee zu überarbeiten mit dem Ziel, die Wohnsituation für die Anlieger nachhaltig zu verbessern und die hier lebenden Menschen spürbar und wirksam vor vermeidbaren Lärm- und Schadstoffemissionen zu schützen.

Name:

Straße:

Wohnort:

Bitte vollständig und in Druckbuchstaben ausfüllen!

Bitte die Eingabe in bereitstehenden Briefkasten werfen.
Eingaben bis 27.11.2020 auch unter:
o.g. Anschrift oder
per E-Mail: verkehrsmanagement@mail.aachen.de

falsch geschrieben!

3

An den
Oberbürgermeister
- Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen -
Postfach
52058 Aachen

Aachen, im November 2020

- Ludwigsallee -

Zu der Planung möchte ich folgendes bemerken:

Die Belastung der Anwohner durch Lärm- und Schadstoffemissionen ist an der Ludwigsallee enorm hoch, das Gebiet wird im Aachener Lärmkataster offiziell als Lärmbelastungsschwerpunkt geführt.

Warum wurde trotz dieser Tatsache vom Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen ein erneuter zweispuriger Ausbau mitten durch dieses innerstädtische Wohngebiet beschlossen ?

Die zur Zeit eingerichtete Baustelle zeigt, dass auch nur eine Fahrspur für einen ausreichenden Verkehrsfluss und die notwendige Verkehrsverteilung ausreicht. Im Gegensatz zur Beschlussvariante 5 hätte der einspurige Ausbau gemäß Variante 6 spürbare Verbesserungen und Vorteile für die Anlieger gebracht:

1. Die hohe Verkehrsbelastung auf der Ludwigsallee hätte reduziert werden können.
2. Die enorme Belastung durch Lärm und Abgase hätte reduziert werden können.
3. Der schädliche CO₂-Ausstoß hätte im Sinne des Klimaschutzes reduziert werden können.
4. Der zu erwartende, zusätzliche Parksuchverkehr hätte vermieden werden können.
5. Die Lebensqualität der Anwohner hätte verbessert werden können.
6. Die Attraktivität der Ludwigsallee und der angrenzenden, der Naherholung dienenden Parkanlagen hätte erhöht werden können.

Wir fordern die Stadt Aachen daher auf, die Pläne zur Neugestaltung der Ludwigsallee zu überarbeiten mit dem Ziel, die Wohnsituation für die Anlieger nachhaltig zu verbessern und die hier lebenden Menschen spürbar und wirksam vor vermeidbaren Lärm- und Schadstoffemissionen zu schützen.

Name:

Straße:

Wohnort:

Bitte vollständig und in Druckbuchstaben ausfüllen!

Bitte die Eingabe in bereitstehenden Briefkasten werfen.
Eingaben bis 27.11.2020 auch unter:
o.g. Anschrift oder
per E-Mail: verkehrsmanagement@mail.aachen.de

falsch geschrieben!

3

An den
Oberbürgermeister
- Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen -
Postfach
52058 Aachen

Aachen, im November 2020

- Ludwigsallee -

Zu der Planung möchte ich folgendes bemerken:

Die Belastung der Anwohner durch Lärm- und Schadstoffemissionen ist an der Ludwigsallee enorm hoch, das Gebiet wird im Aachener Lärmkataster offiziell als Lärmbelastungsschwerpunkt geführt.

Warum wurde trotz dieser Tatsache vom Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen ein erneuter zweispuriger Ausbau mitten durch dieses innerstädtische Wohngebiet beschlossen ?

Die zur Zeit eingerichtete Baustelle zeigt, dass auch nur eine Fahrspur für einen ausreichenden Verkehrsfluss und die notwendige Verkehrsverteilung ausreicht.
Im Gegensatz zur Beschlussvariante 5 hätte der einspurige Ausbau gemäß Variante 6 spürbare Verbesserungen und Vorteile für die Anlieger gebracht:

1. Die hohe Verkehrsbelastung auf der Ludwigsallee hätte reduziert werden können.
2. Die enorme Belastung durch Lärm und Abgase hätte reduziert werden können.
3. Der schädliche CO₂-Ausstoß hätte im Sinne des Klimaschutzes reduziert werden können.
4. Der zu erwartende, zusätzliche Parksuchverkehr hätte vermieden werden können.
5. Die Lebensqualität der Anwohner hätte verbessert werden können.
6. Die Attraktivität der Ludwigsallee und der angrenzenden, der Naherholung dienenden Parkanlagen hätte erhöht werden können.

Wir fordern die Stadt Aachen daher auf, die Pläne zur Neugestaltung der Ludwigsallee zu überarbeiten mit dem Ziel, die Wohnsituation für die Anlieger nachhaltig zu verbessern und die hier lebenden Menschen spürbar und wirksam vor vermeidbaren Lärm- und Schadstoffemissionen zu schützen.

Name:

Straße:

Wohnort:

Bitte vollständig und in Druckbuchstaben ausfüllen!

Bitte die Eingabe in bereitstehenden Briefkasten werfen.
Eingaben bis 27.11.2020 auch unter:
o.g. Anschrift oder
per E-Mail: verkehrsmanagement@mail.aachen.de

falsch geschrieben!

██████████

Sehr geehrte Damne und Herren,
 durch die Baumaßnahmen an der Ludwigsallee bin ich als Vorsitzender des Studentenheimvereins e.V., Ludwigsallee 101, betroffen. Dennoch sind meine Äußerungen hier meine persönlichen Gedanken und nicht als Vertreter des Vereins.

Zunächst begrüße ich Verbesserungen des Radwegenetzes in Aachen und dass ausreichend Platz für alle Verkehrsteilnehmer angeboten wird.

Zu den Planungen hier konkret muss man doch feststellen, dass in der Ludwigsallee keine Geschäfte angesiedelt sind und der Fußgängerverkehr eher gering ist im Gegensatz zu anderen Stadtbereichen. Neben dem Bürgersteig rechts steht im Grünstreifen links ohnehin schon ein überbreiter Gehweg mit 3,05 m zur Verfügung. Die bauliche Trennung und der Sicherheitsabstand der Radwege beziehen sich auf die zum Straßenverkehr, die Breite von 2,30 m soll ein sicheres Überholen für Radfahrer gewährleisten, ohne den Verkehrsraum von Autos und Bussen nutzen zu müssen.

Der Wegfall von Parkplätzen ist schon erheblich und nicht ganz nachvollziehbar, warum nicht auch im Bereich Salvator- bis Kupferstraße weiterhin Stellplätze zur Verfügung stehen können.

Ich meine, dass es möglich ist, alle Bedürfnisse hier gleichermaßen anzubieten.

Bei der geringen Frequentierung durch Fußgänger können sich die Bereiche Radweg und Bürgersteig hier gut überschneiden. Beide Verkehrsräume werden nicht auf ganzer Länge in kompletter Breite nebeneinander gleichzeitig in Benutzung sein. In Ihrem Querschnitt der Planung V5 hat der Gehweg rechts zusätzlich noch eine Überbreite von 62 cm. Den damit geplanten Fußgänger- und Radbereich in einer Breite von 5,92 m halte ich für die Ludwigsallee hier für völlig übertrieben.

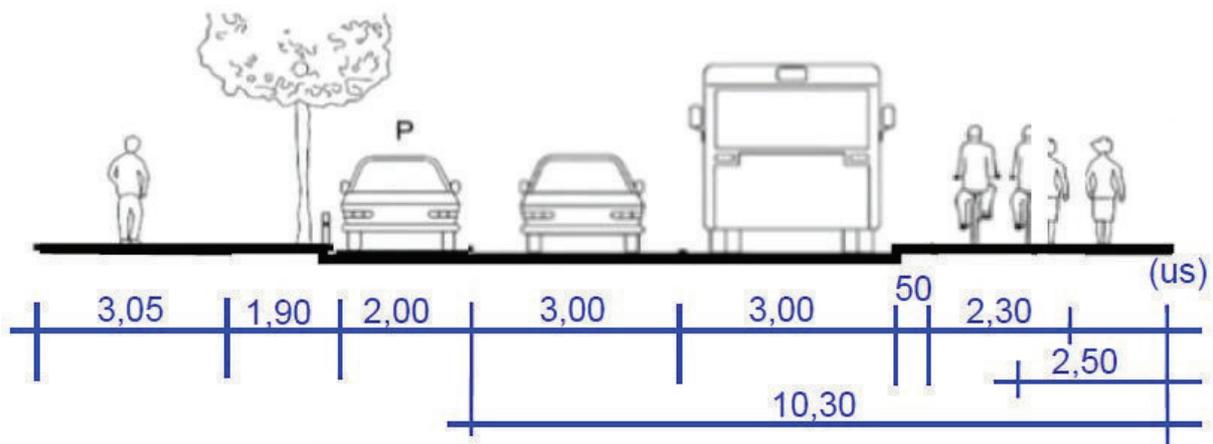
Das Soll der Fußwegbreite von 2,50 m und das des Radwegs von 2,30 m können sich gut um 1,00 m überschneiden. So bleiben beiden Nutzern alleine ausreichend Platz zur Verfügung und im Bedarfsfall kann wechselseitig die volle Breite in Anspruch genommen werden. Neben dem Abstandstreifen von 0,50 m und den Fahrspuren von 2 x 3,00 m kann dann auf der linken Seite wieder Parkraum zur Verfügung gestellt werden. Das hat es früher bereits schon gegeben - bei dieser Aufteilung kann sogar neben den Bäumen und muss nicht zwischen diesen stattfinden. wie . Im Informationstermin

Meinen Vorschlag habe ich im anhängenden Bild dargestellt. Die Breite meines Straßenprofils ergibt 10,30 m ohne Parken, mit Parken 12,30 m.

Ich würde mich freuen, wenn einige Anregungen mit in die weiteren Planungen einfließen werden.

Mit freundlichen Grüßen,

██████████



Vorschlag neues Straßenprofil Ludwigsallee Salvator- bis Kupferstraße
 Ermöglichung breite Rad- und Gehwege, bauliche Trennung und Parken

████████████████████
Sehr geehrte Damen und Herren,

Mit dem im Anhang unterschriebenen Dokument möchte ich mich an den Einwänden zur Neuplanung der Ludwigsallee beteiligen. Ich hoffe sehr, dass sie sich die Zeit nehmen und mit unser aller Anliegen beschäftigen. Es geht darum eine umweltfreundliche und moderne Mobilitätswende einzuleiten OHNE die Lebensqualität und Attraktivität im Lousbergviertel zu schädigen. Planung V6 werde all diesen Ansprüchen und Bedürfnissen gerecht. Das angebliche Gutachten, das in Auftrag gegeben wurde, das besagt, dass ein Bruchteil der vorhandenen Anwohnerparkplätze überhaupt genutzt wird, entspricht ganz und gar nicht der Realität. Denn es wurde ihren Angaben nach am Tag durchgeführt, während die meisten Anwohner nicht zu Hause und mit ihren Autos zur Arbeit gefahren sind. Das (erwünschte) Ergebnis dieses Gutachtens ist schlichtweg falsch. Ich bitte Sie, ein den Tatsachen entsprechendes und repräsentatives Gutachten in Auftrag zu geben. Basierend darauf werden sie feststellen, dass nicht nur das Angebot der Anwohnerparkplätze bereits jetzt nahezu ausgeschöpft ist, sondern auch, dass durch die veränderte Verkehrsführung über die Saarstraße die Abgaswerte und Lärmbelästigung drastisch reduziert wurde. Ein Verkehrschaos durch die Umstellung auf eine Fahrspur in die jeweilige Fahrtrichtung ist auch ausgeblieben.

Ich bitte Sie inständig die Pläne zur Neugestaltung der Ludwigsallee zu überarbeiten mit dem Ziel eine umweltfreundliche Verkehrswende einzuleiten, aber auch die Lebensqualität der Anwohner nachhaltig zu verbessern.

Ich wünsche Ihnen noch einen angenehmes Wochenende und bleiben Sie gesund.

Mit freundlichen Grüßen

████████████████████

3

An den
Oberbürgermeister
- Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen -
Postfach
52058 Aachen

Aachen, im November 2020

- Ludwigsallee -

Zu der Planung möchte ich folgendes bemerken:

Die Belastung der Anwohner durch Lärm- und Schadstoffemissionen ist an der Ludwigsallee enorm hoch, das Gebiet wird im Aachener Lärmkataster offiziell als Lärmbelastungsschwerpunkt geführt.

Warum wurde trotz dieser Tatsache vom Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen ein erneuter zweispuriger Ausbau mitten durch dieses innerstädtische Wohngebiet beschlossen ?

Die zur Zeit eingerichtete Baustelle zeigt, dass auch nur eine Fahrspur für einen ausreichenden Verkehrsfluss und die notwendige Verkehrsverteilung ausreicht. Im Gegensatz zur Beschlussvariante 5 hätte der einspurige Ausbau gemäß Variante 6 spürbare Verbesserungen und Vorteile für die Anlieger gebracht:

1. Die hohe Verkehrsbelastung auf der Ludwigsallee hätte reduziert werden können.
2. Die enorme Belastung durch Lärm und Abgase hätte reduziert werden können.
3. Der schädliche CO₂-Ausstoß hätte im Sinne des Klimaschutzes reduziert werden können.
4. Der zu erwartende, zusätzliche Parksuchverkehr hätte vermieden werden können.
5. Die Lebensqualität der Anwohner hätte verbessert werden können.
6. Die Attraktivität der Ludwigsallee und der angrenzenden, der Naherholung dienenden Parkanlagen hätte erhöht werden können.

Wir fordern die Stadt Aachen daher auf, die Pläne zur Neugestaltung der Ludwigsallee zu überarbeiten mit dem Ziel, die Wohnsituation für die Anlieger nachhaltig zu verbessern und die hier lebenden Menschen spürbar und wirksam vor vermeidbaren Lärm- und Schadstoffemissionen zu schützen.

Name:

Straße:

Wohnort:

Bitte vollständig und in Druckbuchstaben ausfüllen!

Bitte die Eingabe in bereitstehenden Briefkasten werfen.
Eingaben bis 27.11.2020 auch unter:
o.g. Anschrift oder
per E-Mail: verkehrsmanagement@mal.aachen.de

falsch geschrieben!

[REDACTED]

Sehr geehrte Damen und Herren,
ich freue mich sehr, dass Sie die Ludwigsallee umgestalten und dabei den Radfahrern mehr Platz einräumen. Weil die Stelle (besonders am Anfang) sehr eng ist, wünsche ich mir einen baulich getrennten Radweg, so dass der Radfahrer wirklich geschützt ist vor den Autos. Am Pontwall haben wir ja eine "protected bike lane". Ich finde dort die Elemente aber viel zu niedrig. Letztens ist ja schon ein PKW mit Schwung dort drüber gerauscht... In der Ludwigsallee finde ich eine solche "protected bike lane" nicht ausreichend. Sollten Sie sich trotzdem für eine "protected bike lane" entscheiden, müssen die Elemente meines Erachtens nach deutlich höher und sicherer sein als im Pontwall.

Ich freue mich auf jeden Fall sehr, dass Sie viele Stellen in Aachen für Radfahrer verbessern.

Freundliche Grüße, [REDACTED]

[REDACTED]

An den
Oberbürgermeister
- Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen -
Postfach
52058 Aachen

Aachen, im November 2020

- Ludwigsallee -

Zu der Planung möchte ich folgendes bemerken:

Die Belastung der Anwohner durch Lärm- und Schadstoffemissionen ist an der Ludwigsallee enorm hoch, das Gebiet wird im Aachener Lärmkataster offiziell als Lärmbelastungsschwerpunkt geführt.

Warum wurde trotz dieser Tatsache vom Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen ein erneuter zweispuriger Ausbau mitten durch dieses innerstädtische Wohngebiet beschlossen ?

Die zur Zeit eingerichtete Baustelle zeigt, dass auch nur eine Fahrspur für einen ausreichenden Verkehrsfluss und die notwendige Verkehrsverteilung ausreicht. Im Gegensatz zur Beschlussvariante 5 hätte der einspurige Ausbau gemäß Variante 6 spürbare Verbesserungen und Vorteile für die Anlieger gebracht:

1. Die hohe Verkehrsbelastung auf der Ludwigsallee hätte reduziert werden können.
2. Die enorme Belastung durch Lärm und Abgase hätte reduziert werden können.
3. Der schädliche CO₂-Ausstoß hätte im Sinne des Klimaschutzes reduziert werden können.
4. Der zu erwartende, zusätzliche Parksuchverkehr hätte vermieden werden können.
5. Die Lebensqualität der Anwohner hätte verbessert werden können.
6. Die Attraktivität der Ludwigsallee und der angrenzenden, der Naherholung dienenden Parkanlagen hätte erhöht werden können.

Wir fordern die Stadt Aachen daher auf, die Pläne zur Neugestaltung der Ludwigsallee zu überarbeiten mit dem Ziel, die Wohnsituation für die Anlieger nachhaltig zu verbessern und die hier lebenden Menschen spürbar und wirksam vor vermeidbaren Lärm- und Schadstoffemissionen zu schützen.

Name:

Straße:

Wohnort:

Bitte vollständig und in Druckbuchstaben ausfüllen!

Bitte die Eingabe in bereitstehenden Briefkasten werfen.
Eingaben bis 27.11.2020 auch unter:
o.g. Anschrift oder
per E-Mail: verkehrsmanagement@mail.aachen.de

↑ falsch geschrieben!

An den
Oberbürgermeister
- Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen -
Postfach
52058 Aachen

Aachen, im November 2020

3

- Ludwigsallee -

Zu der Planung möchte ich folgendes bemerken:

Die Belastung der Anwohner durch Lärm- und Schadstoffemissionen ist an der Ludwigsallee enorm hoch, das Gebiet wird im Aachener Lärmkataster offiziell als Lärmbelastungsschwerpunkt geführt.

Warum wurde trotz dieser Tatsache vom Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen ein erneuter zweispuriger Ausbau mitten durch dieses innerstädtische Wohngebiet beschlossen?

Die zur Zeit eingerichtete Baustelle zeigt, dass auch nur eine Fahrspur für einen ausreichenden Verkehrsfluss und die notwendige Verkehrsverteilung ausreicht. Im Gegensatz zur Beschlussvariante 5 hätte der einspurige Ausbau gemäß Variante 6 spürbare Verbesserungen und Vorteile für die Anlieger gebracht:

1. Die hohe Verkehrsbelastung auf der Ludwigsallee hätte reduziert werden können.
2. Die enorme Belastung durch Lärm und Abgase hätte reduziert werden können.
3. Der schädliche CO₂-Ausstoß hätte im Sinne des Klimaschutzes reduziert werden können.
4. Der zu erwartende, zusätzliche Parksuchverkehr hätte vermieden werden können.
5. Die Lebensqualität der Anwohner hätte verbessert werden können.
6. Die Attraktivität der Ludwigsallee und der angrenzenden, der Naherholung dienenden Parkanlagen hätte erhöht werden können.

Wir fordern die Stadt Aachen daher auf, die Pläne zur Neugestaltung der Ludwigsallee zu überarbeiten mit dem Ziel, die Wohnsituation für die Anlieger nachhaltig zu verbessern und die hier lebenden Menschen spürbar und wirksam vor vermeidbaren Lärm- und Schadstoffemissionen zu schützen.

Name:

Straße:

Wohnort:

Bitte vollständig und in Druckbuchstaben ausfüllen!

Bitte die Eingabe in bereitstehenden Briefkasten werfen.
Eingaben bis 27.11.2020 auch unter:
c.g. Anschrift oder
per E-Mail: verkehrsplanung@mail.aachen.de

falsch geschrieben!

████████████████████

Eingabe zur geplanten Umgestaltung der Ludwigsallee 2020 - 2022

Sehr geehrte Damen und Herren
in Politik und Verwaltung,

ich gebe folgende Punkte zum geplanten Umbau der Ludwigsallee zu Bedenken:

Der Umbau mehrerer Straßen im Lousbergviertel mit Verlust von Parkraum für Kfz wird zu einem unerträglich hohen Parkraumdruck für die Anwohner führen.

Sie planen den Wegfall von 50 von 64 Kfz-Parkplätzen in der Ludwigsallee.

Eine weitere Planung sieht vor, auch in der Försterstraße 20 von 71 Plätzen wegfallen zu lassen.

Aktuell stehen im Parkbereich N (Nizzaallee) 914 Parkplätze zu Verfügung für die 1024 Parkausweise ausgestellt worden sind, laut Info vom 17.11.2020.

Davon werden also nach aktueller Planung bisher $50 + 20 = 70$ Plätze wegfallen.

Hinzu kommt die schon genehmigte Bebauung des Grundstückes Nizzaallee 34, wo neben einer Eigentumswohnungsanlage über 150 kleine Wohneinheiten entstehen ohne Kfz-Stellplätze.

In Zukunft werden also $914 - 70 = 844$ Parkplätze vorhanden sein, dem steht mehr als $1024 + 150 = 1174$ potentieller Parkraumbedarf gegenüber.

Der Verlust von Parkplätzen kann nicht akzeptiert werden.

Ich bitte, die Zusammenarbeit der Bereiche Bebauung und Verkehr unverzüglich zu verstärken und die sich daraus ergebenden Anforderungen bedarfsgerecht und anwohnerfreundlich zu berücksichtigen. Der Ärger über den erfolgten Bebauungsbeschluss zu Nizzaallee 34 ist im Lousbergviertel noch nicht verfliegen.

Die Verkehrswende wird nur gemeinsam mit der Kfz-Nutzung gelingen.

Die von Frau Strehle am 17.11.2020 vorgeschlagene Ausweichmöglichkeit in das Parkhaus am Eurogress ist kein Ersatz sowohl für ältere Bewohner als auch für junge Familien mit Kindern. Ich bitte alle Beteiligten zum Test ein Einkaufsvolumen für eine 3 – 4 - köpfige Familie samt Kind bzw. Kindern mit Kinderwagen vom Eurogress bis z.Bsp. in die Lousberg- oder Rütcherstraße zu transportieren, und das regelmäßig, täglich bzw. mehrmals pro Woche. Berufstätige Mütter sind auf ein Auto angewiesen und werden benachteiligt. Ältere Bewohner sind auf ein Auto angewiesen und werden benachteiligt. Auch wenn junge Leute gerne auf das Fahrrad umsteigen und so helfen, die Klimaziele zu erreichen, so kommt die Nutzung des Fahrrades zusätzlich hinzu, sie kann das Kfz nicht ersetzen, nur seine Nutzung reduzieren. Und selbst klimafreundliche Kfz brauchen Parkraum.

Zur Verkehrswende wird zusätzlicher Parkraum in akzeptabler Nähe benötigt.

Die Nutzung von Fahrradwegen ist intelligent zu fördern mit behutsamer Berücksichtigung bestehender Strukturen, nicht durch Verdrängung.

Der hier vorgelegte Plan erinnert leider an die gerade auch bekannt gewordene Planung für einen Radweg an der Lütticher Straße. Wie auch dort, gibt es in der Ludwigsallee von der Bastei bis zur Lousbergstraße einen bereits bestehenden Radweg in dem Bereich der Grünanlage. Das dortige denkmalgeschützte Pflaster ist nach Ihren Aussagen nicht alltagsverkehrstauglich und sanierungsbedürftig. Die Radtrasse in der Grünanlage würde bei der vorliegenden Breite auch für Fußgänger nutzbar

Pavillon auf dem Lousberg steht ja auch nicht mehr an ursprünglicher Stelle. Außerdem wäre diese Fahrradtrasse durch die Grünanlage bis zum Hansemannplatz oder sogar Kaiserplatz verlängerbar und würde dem Sicherheitsbedürfnis der Nutzer gerecht werden.

Ich bitte, diese Trassenführung noch einmal intensiver mit Blick auf eine Lösung, die über die Ludwigsallee hinausgeht, zu prüfen.

Um die Klimaziele zu erreichen, was sehr anstrengenswert ist, sollten möglichst viele mitgenommen werden. Die Lebens- und Aufenthaltsqualität soll für alle Bewohner verbessert, nicht verschlechtert werden.

Wenn für junge Familien das Leben in der Stadt nicht mehr organisierbar ist, werden Sie das Ziel, eine junge belebte Innenstadt zu erhalten, nicht erreichen.

Mir sind Fälle bekannt, dass die Wohnung in der Innenstadt aufgegeben wurde, da man abends nach Rückkehr vom Sport keinen Parkplatz trotz Anwohnerparkbereich mehr fand.

Die Nutzung von Fahrrädern soll selbstverständlich unterstützt, Fahrradwege ausgebaut werden. Dazu gehört es, die Akzeptanz der Mehrheit einzuholen. Einen Radentscheid in der vorgeschlagenen Weise umzusetzen, wie es jetzt in der Ludwigsallee geschieht, wird dem nicht gerecht. Diese Lösung berücksichtigt den Bedarf der Anwohner leider nicht mit ganzheitlichem Blick.

Die weiteren in der letzten Zeit geplanten oder schon ausgeführten Aktionen (Pontwall vor der Mensa, Lütticher Straße, Adalbertsteinweg, etc.) sorgen selbst bei Kfz-Benutzern, die dem Radentscheid positiv gegenüberstehen, für Unmut und Unverständnis. Es ist nicht geschickt, die Fahrradnutzung gegen die Kfz-nutzung zu positionieren. Sichere Fahrradtrassen sollen durch wenig befahrene Innenstadtstrassen geführt werden, die außerdem wenig Steigung aufweisen und mit möglichst wenig Ampelanlagen bestückt sind.

Ich bitte, die Ausführungsplanung „Planung V5“ vor Beschlussfassung auf die geäußerten Bedenken hin zu überprüfen und zu überdenken.

██████████

████████████████████

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit möchten auch wir gegen die geplante Verkehrsführung (siehe Anhang) letztlich von der Bastei bis zur Lousbergstraße Einspruch erheben.

mfG

████████████████████

--

████████████████████

Die Bewohner*innen
der
Ludwigsallee
52062 Aachen

Aachen, den 20. November 2020

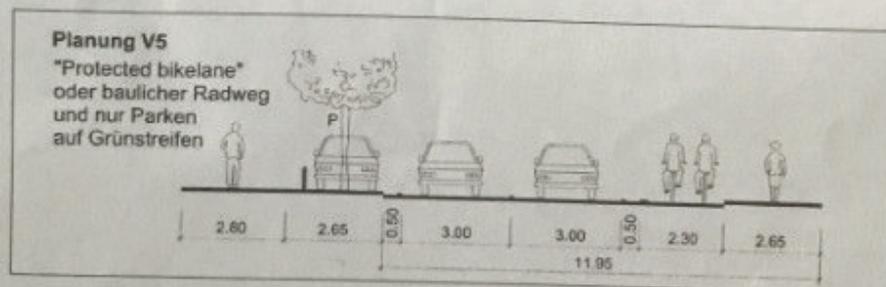
An die
Stadt Aachen
Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen
52058 Aachen

verkehrsmanagement@mail.aachen.de

Ludwigsallee zwischen Lousbergstraße und Krefelder Straße – bauliche Anpassung nach
Regionetz-Maßnahme gemäß Vorlage Nr.: FB 61/1447/WP17 und Video Präsentation

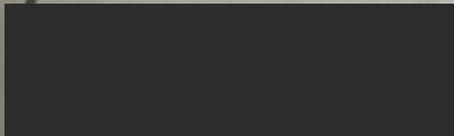
Sehr geehrte Damen und Herren
des Fachbereiches Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen.

Mit diesem Schreiben möchten wir, die o. g. Bewohner*innen form- und fristgerecht Einspruch
zur unten dargestellten Umgestaltung (V 5) der Ludwigsallee (Straßenabschnitt Kupferstraße bis
Lousberstraße) abgeben.



Die Umgestaltung, mit dem ersatzlosen Wegfall der Längsparkplätze entlang der Häuserseite ist
inakzeptabel.

Aufgrund des Parkdruckes in unserem Anwohnerbereich „N“ wird uns somit das Abstellen unseres
Kraftfahrzeuges enorm erschwert, wenn nicht unmöglich gemacht.



An den
Oberbürgermeister
- Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen -
Postfach
52058 Aachen

Aachen, im November 2020

- Ludwigsallee -

Zu der Planung möchte ich folgendes bemerken:

Die Belastung der Anwohner durch Lärm- und Schadstoffemissionen ist an der Ludwigsallee enorm hoch, das Gebiet wird im Aachener Lärmkataster offiziell als Lärmbelastungsschwerpunkt geführt.

Warum wurde trotz dieser Tatsache vom Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen ein erneuter zweispuriger Ausbau mitten durch dieses innerstädtische Wohngebiet beschlossen ?

Die zur Zeit eingerichtete Baustelle zeigt, dass auch nur eine Fahrspur für einen ausreichenden Verkehrsfluss und die notwendige Verkehrsverteilung ausreicht. Im Gegensatz zur Beschlussvariante 5 hätte der einspurige Ausbau gemäß Variante 6 spürbare Verbesserungen und Vorteile für die Anlieger gebracht:

1. Die hohe Verkehrsbelastung auf der Ludwigsallee hätte reduziert werden können.
2. Die enorme Belastung durch Lärm und Abgase hätte reduziert werden können.
3. Der schädliche CO₂-Ausstoß hätte im Sinne des Klimaschutzes reduziert werden können.
4. Der zu erwartende, zusätzliche Parksuchverkehr hätte vermieden werden können.
5. Die Lebensqualität der Anwohner hätte verbessert werden können.
6. Die Attraktivität der Ludwigsallee und der angrenzenden, der Naherholung dienenden Parkanlagen hätte erhöht werden können.

Wir fordern die Stadt Aachen daher auf, die Pläne zur Neugestaltung der Ludwigsallee zu überarbeiten mit dem Ziel, die Wohnsituation für die Anlieger nachhaltig zu verbessern und die hier lebenden Menschen spürbar und wirksam vor vermeidbaren Lärm- und Schadstoffemissionen zu schützen.

das unterstützen wir =

Name:
Straße:
Wohnort:

Bitte vollständig und in Druckbuchstaben ausfüllen!

Bitte die Eingabe in bereitstehenden Briefkasten werfen.
Eingaben bis 27.11.2020 auch unter:
o.g. Anschrift oder
per E-Mail: verkehrsmanagement@mail.aachen.de

falsch geschrieben!

An den
Oberbürgermeister
- Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen -
Postfach
52058 Aachen

Aachen, im November 2020

- Ludwigsallee -

Zu der Planung möchte ich folgendes bemerken:

Siehe Anlagen 1, 2 + 3

Name:

Straße:

Wohnort:

Bitte vollständig und in Druckbuchstaben ausfüllen!

Aachen, 26.11.20

Bitte die Eingabe in bereitstehenden Briefkasten werfen.
Eingaben bis 27.11.2020 auch unter:
o.g. Anschrift oder
per E-Mail: verkehrsmanagement@mail.aachen.de

falsch geschrieben!

1. KEINE PARKPLÄTZE WEGNEHMEN

Auf der Salvatorstrasse gab es längst schon viel Parksuchverkehr, von Krefelder Str., Monheimsallee oder aus der Stadt unten kommend. Besonders schlimm ist es beim September-Spezial, Weihnachtsmarkt, Weinfest, Musik im Stadtpark, Domspringen, Silvester u.a. Auch Spaziergänger (Salvatorberg, Lousberg) wollen hier parken. Im Schnitt an manchen solcher Tage stundenlang alle paar Minuten: Berg rauf, drehen, wieder runter.

Das ist für uns zusätzlich ,eine Menge mehr Feinstaub, Abgase und Krach für diese kleine Strasse.

Sie hat sowieso nur ca 7 Parkplätze für die Häuser 2 bis 38.

Falls die Parkplätze auf der Ludwigsallee wegfallen sollten, wäre es für uns noch schlimmer.

2. EINBAHNSTRASSE LUDWIGSALLEE

Falls man von uns aus mit dem Rad zur Sandkaulstrasse, Monheimsallee oder Krefelder möchte, muss man rechts bis zur Lousbergstrasse, 1. Ampel links, 2. Ampel links (alles ohne Radweg), auf der Saarstrasse alles wieder zurück bis zur Kreuzung Krefelder!

Also muss oben auf der Ludwigsallee das Radfahren auch entgegen der Einbahnstrasse möglich sein.

Folglich:

Entweder gleich einen Radweg rechts mit Gegenverkehr und Überholspur einplanen (siehe V6a)

oder einen Radweg rechts runter und einen durch die mittige Grünanlage hoch. Das kann auch ein gepflegter Schotterweg sein. Die Leute fahren und gehen sowieso da, weil man sehr ungern am fließendem Verkehr vorbei fährt.

3. PLAN V6a

Wozu der breite Gehweg rechts? (V5 und V6) Dort gehen wenig Menschen. Die meisten gehen mittig durch die Anlage.

Dann lieber den Gehweg schmaler und den Radweg breiter (Lastenräder, Räder mit Kinderanhänger, Räder mit dicken Packtaschen können auf Ihrem 2.30 m Radweg kaum überholt werden.

Und wenn man beim Überholen dann links an die Barriere kommt und stürzt, liegt man, wenn man Pech hat, mit dem Kopf unterm Bus !!!

Hier wäre ein Parkstreifen ein Abstandhalter und Schutz.

4. FALLS SIE AUF PLAN V5 BESTEHEN ,

bedenken Sie auf jeden Fall die ungünstige Einbahnstrassensituation auf der Ludwigsallee für Radfahrer und dass die Radspur viel zu schmal ist und, falls man fällt, hochgefährlich sein kann!

Anlage

①

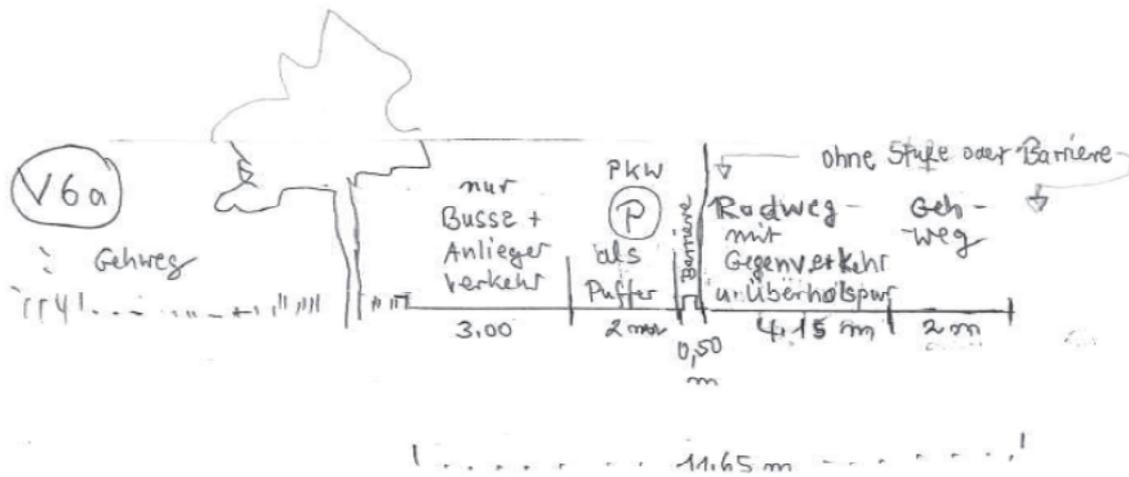
5. AM SCHÖNSTEN WÄRE

die Ludwigsallee autofrei.

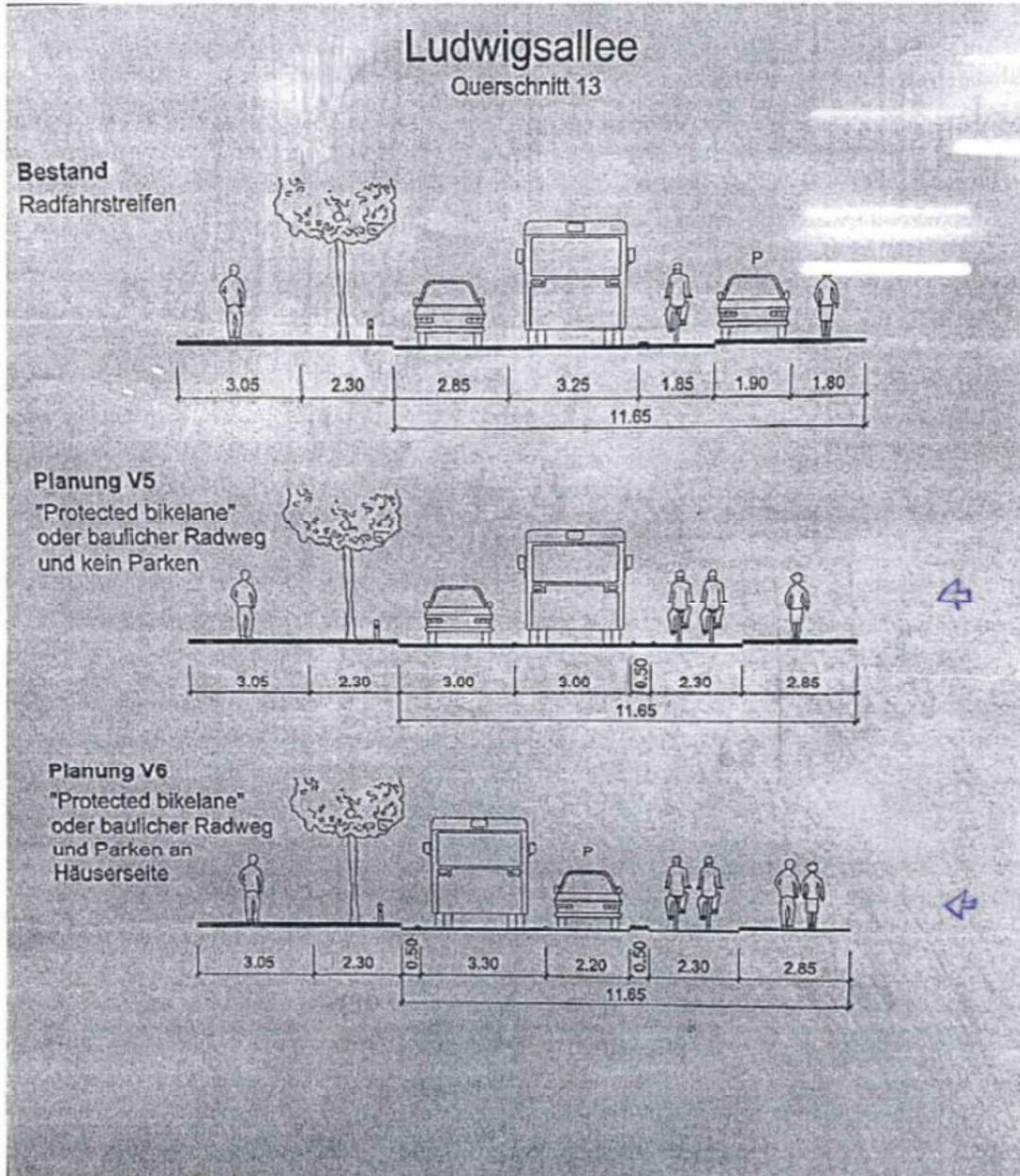
Eine breite Fahrradstrasse und breite Spazierwege. Alles mit entsprechendem Anschluss an die Monheimsallee . (Siehe den grosszügigen Fahrradweg und die Spazierwege in Münster mitten durch die Stadt)

Das wäre eine Attraktion für Bad !! Aachen. (Hier soll ja Kurgebiet sein???) und eine wirkliche Verbesserung der Lebensqualität.....Rollschuh und Skateboard und Roller fahrende Kinder, Radfahrer, flanierende Menschen... ..Bänke..... Nur zwei Verkehrsspuren auf Saarstrasse und Monheimsallee unten .

.... Anbindung an das historische , leider verkehrsumbrachte Ponttor



Anlage
②



↩ Radweg zu schmal und gefährlich

↩ Radweg zu schmal

Anlage ③

Liebe Anwohner,

Die Stadt Aachen bittet die Bürger mit dem beigefügtem Vordruck um entsprechende Einwände und Bemerkungen zur Neuplanung der Ludwigsallee.

Wir sind der Meinung, der vom Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen beschlossene Ausbau gemäß Variante 5 (siehe Rückseite,V5) geht sehr einseitig zu Lasten der betroffenen Anwohner:

Eine Reduzierung des hohen Verkehrsaufkommens ist mit V5 nicht zu erwarten, (weiterhin zwei Fahrspuren), ausserdem soll der gesamte Anwohner-Parkstreifen entfallen. (voraussichtliche Folge: mehr Parkdruck und Parksuchverkehr im gesamten Lousbergviertel)

Eine bürgerfreundliche, moderne und klimafreundliche Mobilitätswende, die uns von der Stadt versprochen wurde, sollte sich in unseren Augen anders darstellen.

Wir würden uns daher sehr freuen, wenn Ihr uns in unserer Initiative für mehr Wohnwert, Attraktivität und Lebensqualität im Lousbergviertel unterstützt !

Dafür gibt es jetzt zwei Möglichkeiten:

Entweder Ihr nutzt das beigefügte Leerformular der Stadt für eigene Kritik (Anlage A) oder Ihr nutzt das gleiche Formular, das wir bereits mit unseren Einwänden vorformuliert haben (Anlage B); dies natürlich nur, wenn es inhaltlich in Eurem Sinne ist.

Die Formulare müssen – versehen mit Eurer Anschrift - der Stadt Aachen bis spätestens

Freitag, den 27.11.2020 zugestellt werden

Entweder per Email an: verkehrsmanagement@mail.aachen.de

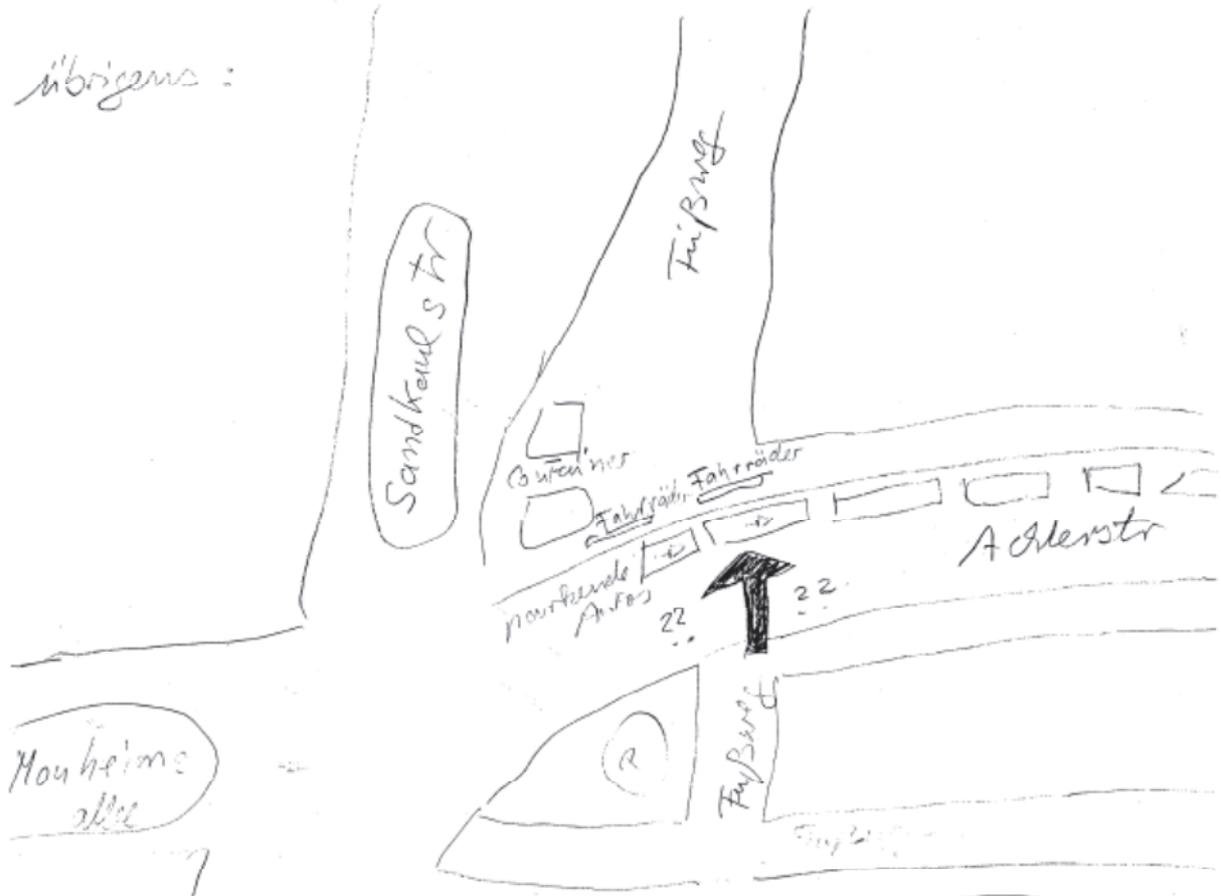
oder per Einwurf in den eigens für die Ludwigsallee bereitgestellten Briefkasten im Foyer der Stadtverwaltung in der Lagerhausstrasse 20, dort kann man sich auch noch einmal die Ausbaupläne anschauen

Kontakt bei Rückfragen: 

Vielen Dank für Eure Unterstützung !



übrigens:



Mouheimsallee

Morsimsallee

Saarstr

Als Fußgänger:

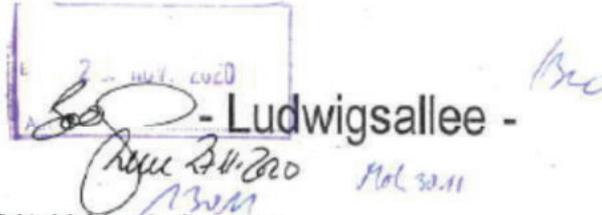
Wenn man dort, wo der schwarze Pfeil ist, über die Ackerstraße gehen will, ist oft der Weg versperrt, zwar auch durch parkierte Autos und Fahrräder. Da von links recht schnell fahrende Autos einbiegen, ist das nicht nur nervig, sondern auch gefährlich.

Krefelder

3

An den
Oberbürgermeister
- Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen -
Postfach
52058 Aachen

Aachen, im November 2020



Zu der Planung möchte ich folgendes bemerken:

Die Belastung der Anwohner durch Lärm- und Schadstoffemissionen ist an der Ludwigsallee enorm hoch, das Gebiet wird im Aachener Lärmkataster offiziell als Lärmbelastungsschwerpunkt geführt.

Warum wurde trotz dieser Tatsache vom Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen ein erneuter zweispuriger Ausbau mitten durch dieses innerstädtische Wohngebiet beschlossen ?

Die zur Zeit eingerichtete Baustelle zeigt, dass auch nur eine Fahrspur für einen ausreichenden Verkehrsfluss und die notwendige Verkehrsverteilung ausreicht. Im Gegensatz zur Beschlussvariante 5 hätte der einspurige Ausbau gemäß Variante 6 spürbare Verbesserungen und Vorteile für die Anlieger gebracht:

1. Die hohe Verkehrsbelastung auf der Ludwigsallee hätte reduziert werden können.
2. Die enorme Belastung durch Lärm und Abgase hätte reduziert werden können.
3. Der schädliche CO₂-Ausstoß hätte im Sinne des Klimaschutzes reduziert werden können.
4. Der zu erwartende, zusätzliche Parksuchverkehr hätte vermieden werden können.
5. Die Lebensqualität der Anwohner hätte verbessert werden können.
6. Die Attraktivität der Ludwigsallee und der angrenzenden, der Naherholung dienenden Parkanlagen hätte erhöht werden können.

Wir fordern die Stadt Aachen daher auf, die Pläne zur Neugestaltung der Ludwigsallee zu überarbeiten mit dem Ziel, die Wohnsituation für die Anlieger nachhaltig zu verbessern und die hier lebenden Menschen spürbar und wirksam vor vermeidbaren Lärm- und Schadstoffemissionen zu schützen.

Stadt Aachen
25. NOV. 2020

Name: [redacted]
Straße: [redacted]
Wohnort: [redacted]
Bitte vollständig und in Druckbuchstaben ausfüllen!

Bitte die Eingabe in bereitstehenden Briefkasten werfen.
Eingaben bis 27.11.2020 auch unter:
o.g. Anschrift oder
per E-Mail: verkehrsmanagement@mail.aachen.de

falsch geschrieben!

AC, 23. 11. 2020

An den
Oberbürgermeister
- Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen -
Postfach
52058 Aachen

Aachen, im November 2020



Zu der Planung möchte ich folgendes bemerken:

Die Belastung der Anwohner durch Lärm- und Schadstoffemissionen ist an der Ludwigsallee enorm hoch, das Gebiet wird im Aachener Lärmkataster offiziell als Lärmbelastungsschwerpunkt geführt.

Warum wurde trotz dieser Tatsache vom Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen ein erneuter zweispuriger Ausbau mitten durch dieses innerstädtische Wohngebiet beschlossen ?

Die zur Zeit eingerichtete Baustelle zeigt, dass auch nur eine Fahrspur für einen ausreichenden Verkehrsfluss und die notwendige Verkehrsverteilung ausreicht. Im Gegensatz zur Beschlussvariante 5 hätte der einspurige Ausbau gemäß Variante 6 spürbare Verbesserungen und Vorteile für die Anlieger gebracht:

1. Die hohe Verkehrsbelastung auf der Ludwigsallee hätte reduziert werden können.
2. Die enorme Belastung durch Lärm und Abgase hätte reduziert werden können.
3. Der schädliche CO₂-Ausstoß hätte im Sinne des Klimaschutzes reduziert werden können.
4. Der zu erwartende, zusätzliche Parksuchverkehr hätte vermieden werden können.
5. Die Lebensqualität der Anwohner hätte verbessert werden können.
6. Die Attraktivität der Ludwigsallee und der angrenzenden, der Naherholung dienenden Parkanlagen hätte erhöht werden können.

Wir fordern die Stadt Aachen daher auf, die Pläne zur Neugestaltung der Ludwigsallee zu überarbeiten mit dem Ziel, die Wohnsituation für die Anlieger nachhaltig zu verbessern und die hier lebenden Menschen spürbar und wirksam vor vermeidbaren Lärm- und Schadstoffemissionen zu schützen.

Name:

Straße:

Wohnort:

Bitte vollständig und in Druckbuchstaben ausfüllen!

Bitte die Eingabe in bereitstehenden Briefkasten werfen.
Eingaben bis 27.11.2020 auch unter:
o.g. Anschrift oder
per E-Mail: verkehrsmanagement@mail.aachen.de

falsch geschrieben!

Die Bewohner*innen
der
Ludwigsallee
52062 Aachen

25. Nov. 2020
E / FB _____ Anl. _____

Aachen, den 20. November 2020

An die
Stadt Aachen
Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen
52058 Aachen

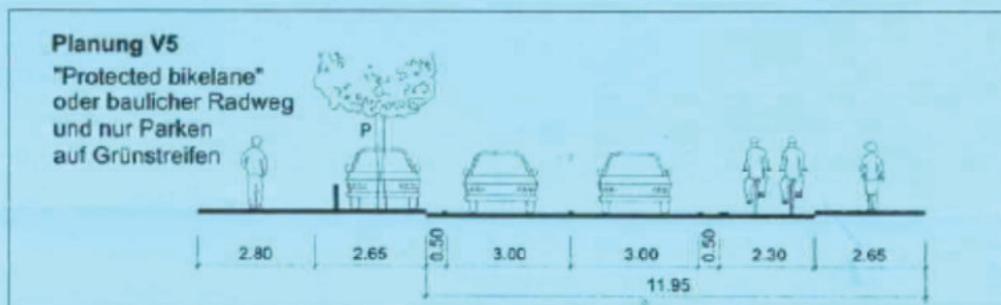
FB 61
Emp: 25. NOV. 2020
Abl: *[Signature]*
[Signature]
20.11.20

verkehrsmanagement@mail.aachen.de

Ludwigsallee zwischen Lousbergstraße und Krefelder Straße – bauliche Anpassung nach
Regionetz-Maßnahme gemäß Vorlage Nr.: FB 61/1447/WP17 und Video Präsentation

Sehr geehrte Damen und Herren
des Fachbereiches Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen.

Mit diesem Schreiben möchten wir, die o. g. Bewohner*innen form- und fristgerecht Einspruch
zur unten dargestellten Umgestaltung (V 5) der Ludwigsallee (Straßenabschnitt Kupferstraße bis
Lousberstraße) abgeben.



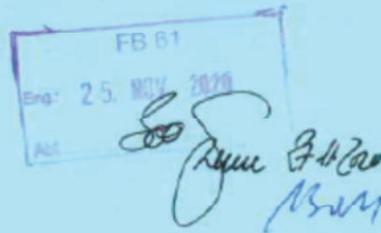
Die Umgestaltung, mit dem ersatzlosen Wegfall der Längsparkplätze entlang der Häuserseite ist
inakzeptabel.

Aufgrund des Parkdruckes in unserem Anwohnerbereich „N“ wird uns somit das Abstellen unseres
Kraftfahrzeuges enorm erschwert, wenn nicht unmöglich gemacht.

[Redacted signature area]

✓ Unterschrift

Die Bewohner*innen
der
Ludwigsallee
52062 Aachen



Aachen, den 20. November 2020

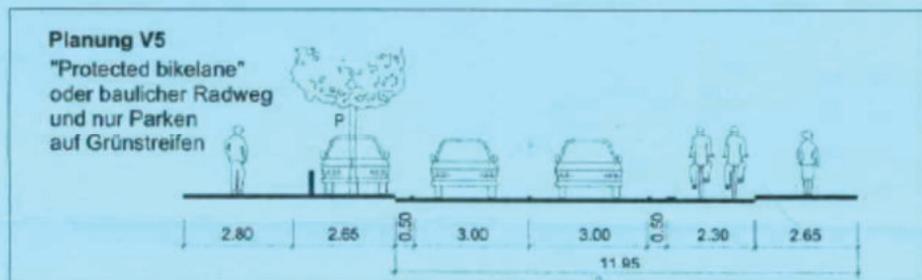
An die
Stadt Aachen
Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen
52058 Aachen

verkehrsmanagement@mail.aachen.de

Ludwigsallee zwischen Lousbergstraße und Krefelder Straße – bauliche Anpassung nach
Regionetz-Maßnahme gemäß Vorlage Nr.: FB 61/1447/WP17 und Video Präsentation

Sehr geehrte Damen und Herren
des Fachbereiches Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen.

Mit diesem Schreiben möchten wir, die o. g. Bewohner*innen form- und fristgerecht Einspruch
zur unten dargestellten Umgestaltung (V 5) der Ludwigsallee (Straßenabschnitt Kupferstraße bis
Lousberstraße) abgeben.



Die Umgestaltung, mit dem ersatzlosen Wegfall der Längsparkplätze entlang der Häuserseite ist
inakzeptabel.

Aufgrund des Parkdruckes in unserem Anwohnerbereich „N“ wird uns somit das Abstellen unseres
Kraftfahrzeuges enorm erschwert, wenn nicht unmöglich gemacht.

Unterschrift



Die Bewohner*innen
der
Ludwigsallee
52062 Aachen



Aachen, den 20. November 2020

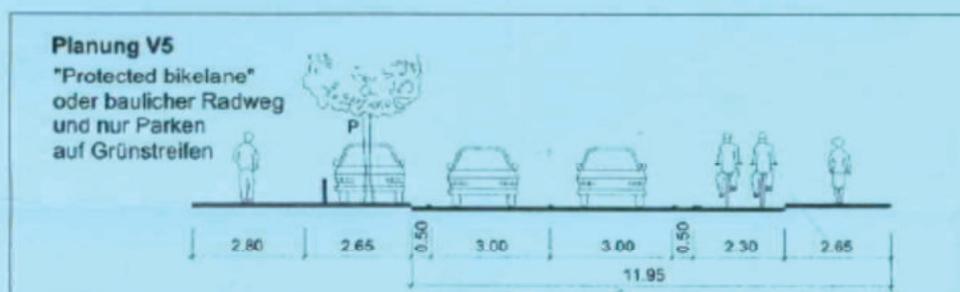
An die
Stadt Aachen
Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen
52058 Aachen

verkehrsmanagement@mail.aachen.de

Ludwigsallee zwischen Lousbergstraße und Krefelder Straße – bauliche Anpassung nach
Regionetz-Maßnahme gemäß Vorlage Nr.: FB 61/1447/WP17 und Video Präsentation

Sehr geehrte Damen und Herren
des Fachbereiches Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen.

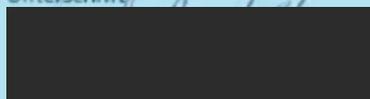
Mit diesem Schreiben möchten wir, die o. g. Bewohner*innen form- und fristgerecht Einspruch
zur unten dargestellten Umgestaltung (V 5) der Ludwigsallee (Straßenabschnitt Kupferstraße bis
Lousberstraße) abgeben.



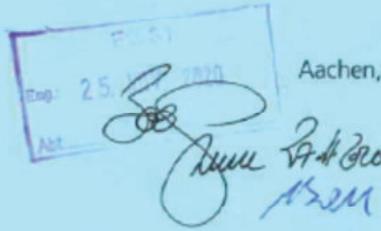
Die Umgestaltung, mit dem ersatzlosen Wegfall der Längsparkplätze entlang der Häuserseite ist
inakzeptabel.

Aufgrund des Parkdruckes in unserem Anwohnerbereich „N“ wird uns somit das Abstellen unseres
Kraftfahrzeuges enorm erschwert, wenn nicht unmöglich gemacht.

Unterschrift:



Die Bewohner*innen
der
Ludwigsallee
52062 Aachen



Aachen, den 20. November 2020

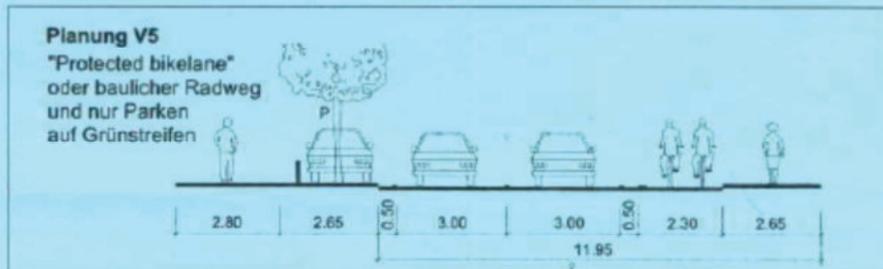
An die
Stadt Aachen
Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen
52058 Aachen

verkehrsmanagement@mail.aachen.de

Ludwigsallee zwischen Lousbergstraße und Krefelder Straße – bauliche Anpassung nach
Regionetz-Maßnahme gemäß Vorlage Nr.: FB 61/1447/WP17 und Video Präsentation

Sehr geehrte Damen und Herren
des Fachbereiches Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen.

Mit diesem Schreiben möchten wir, die o. g. Bewohner*innen form- und fristgerecht Einspruch
zur unten dargestellten Umgestaltung (V 5) der Ludwigsallee (Straßenabschnitt Kupferstraße bis
Lousberstraße) abgeben.



Die Umgestaltung, mit dem ersatzlosen Wegfall der Längsparkplätze entlang der Häuserseite ist
inakzeptabel.

Aufgrund des Parkdruckes in unserem Anwohnerbereich „N“ wird uns somit das Abstellen unseres
Kraftfahrzeuges enorm erschwert, wenn nicht unmöglich gemacht.

[Redacted signature area]

2020-11-23

Unterschrift

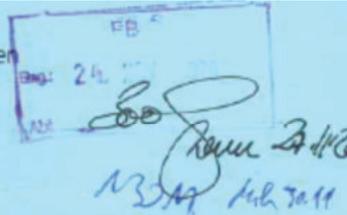
[Redacted signature area]

Die Bewohner*innen
der
Ludwigsallee
52062 Aachen

Aachen, den 20. November 2020

An die
Stadt Aachen
Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen
52058 Aachen

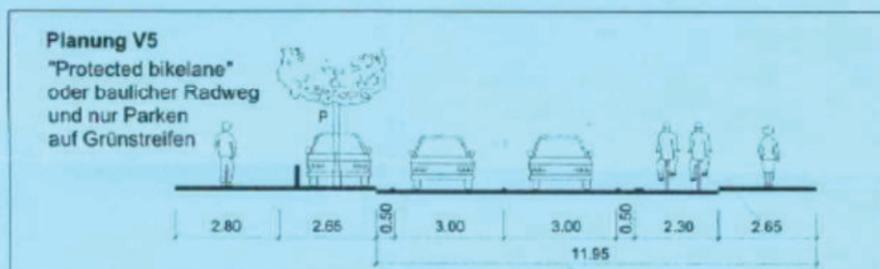
verkehrsmanagement@mail.aachen.de



Ludwigsallee zwischen Lousbergstraße und Krefelder Straße – bauliche Anpassung nach
Regionetz-Maßnahme gemäß Vorlage Nr.: FB 61/1447/WP17 und Video Präsentation

Sehr geehrte Damen und Herren
des Fachbereiches Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen.

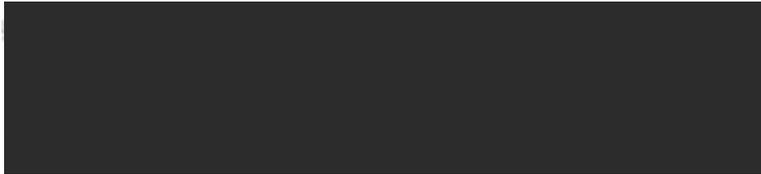
Mit diesem Schreiben möchten wir, die o. g. Bewohner*innen form- und fristgerecht Einspruch
zur unten dargestellten Umgestaltung (V 5) der Ludwigsallee (Straßenabschnitt Kupferstraße bis
Lousberstraße) abgeben.



Die Umgestaltung, mit dem ersatzlosen Wegfall der Längsparkplätze entlang der Häuserseite ist
inakzeptabel.

Aufgrund des Parkdruckes in unserem Anwohnerbereich „N“ wird uns somit das Abstellen unseres
Kraftfahrzeuges enorm erschwert, wenn nicht unmöglich gemacht.

Unterschrift



An die
Stadt Aachen
Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen
52058 Aachen

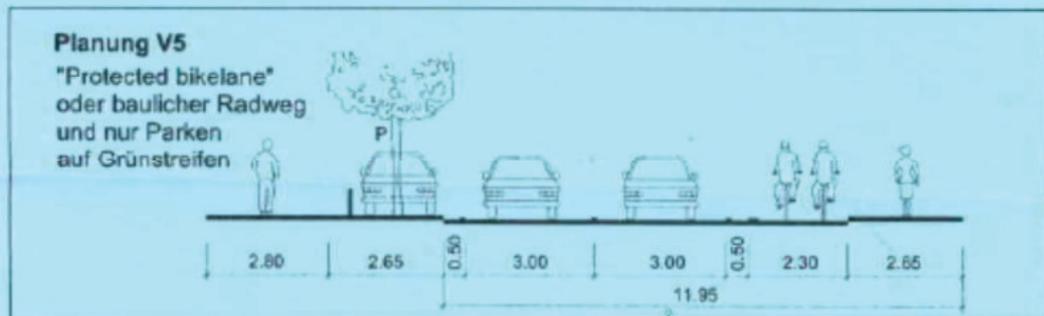
Handwritten: 200, 212, 132M del 30.11

verkehrsmanagement@mail.aachen.de

Ludwigsallee zwischen Lousbergstraße und Krefelder Straße – bauliche Anpassung nach Regionetz-Maßnahme gemäß Vorlage Nr.: FB 61/1447/WP17 und Video Präsentation

Sehr geehrte Damen und Herren
des Fachbereiches Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen.

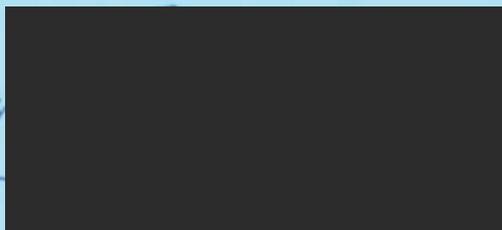
Mit diesem Schreiben möchten wir, die o. g. Bewohner*innen form- und fristgerecht Einspruch zur unten dargestellten Umgestaltung (V 5) der Ludwigsallee (Straßenabschnitt Kupferstraße bis Lousberstraße) abgeben.



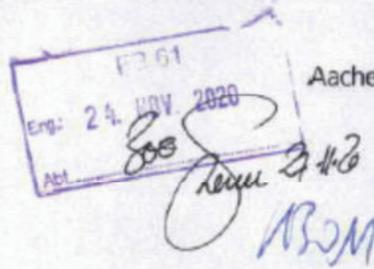
Die Umgestaltung, mit dem ersatzlosen Wegfall der Längsparkplätze entlang der Häuserseite ist inakzeptabel.

Aufgrund des Parkdruckes in unserem Anwohnerbereich „N“ wird uns somit das Abstellen unseres Kraftfahrzeuges enorm erschwert, wenn nicht unmöglich gemacht.

Unterschrift



Die Bewohner*innen
der
Ludwigsallee [REDACTED]
52062 Aachen



Aachen, den 20. November 2020

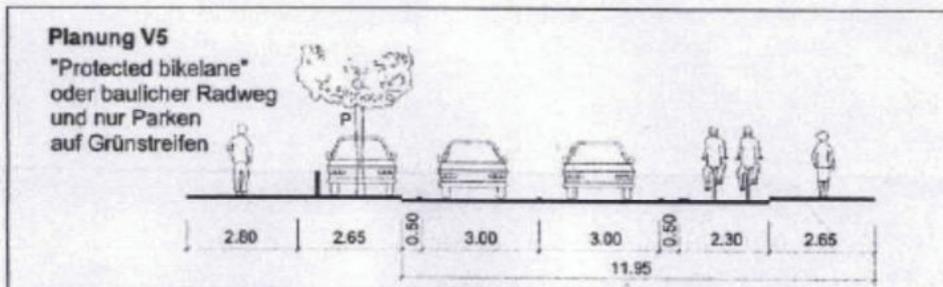
An die
Stadt Aachen
Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen
52058 Aachen

verkehrsmanagement@mail.aachen.de

Ludwigsallee zwischen Lousbergstraße und Krefelder Straße – bauliche Anpassung nach
Regionetz-Maßnahme gemäß Vorlage Nr.: FB 61/1447/WP17 und Video Präsentation

Sehr geehrte Damen und Herren
des Fachbereiches Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen.

Mit diesem Schreiben möchten wir, die o. g. Bewohner*innen form- und fristgerecht Einspruch
zur unten dargestellten Umgestaltung (V 5) der Ludwigsallee (Straßenabschnitt Kupferstraße bis
Lousberstraße) abgeben.



Die Umgestaltung, mit dem ersatzlosen Wegfall der Längsparkplätze entlang der Häuserseite ist
inakzeptabel.

Aufgrund des Parkdruckes in unserem Anwohnerbereich „N“ wird uns somit das Abstellen unseres
Kraftfahrzeuges enorm erschwert, wenn nicht unmöglich gemacht.

[REDACTED]

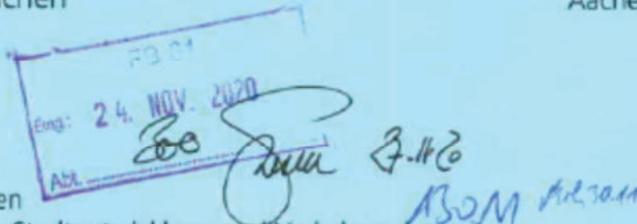
Unterschrift



Die Bewohner*innen
der
Ludwigsallee
52062 Aachen

Aachen, den 20. November 2020

An die
Stadt Aachen
Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen
52058 Aachen

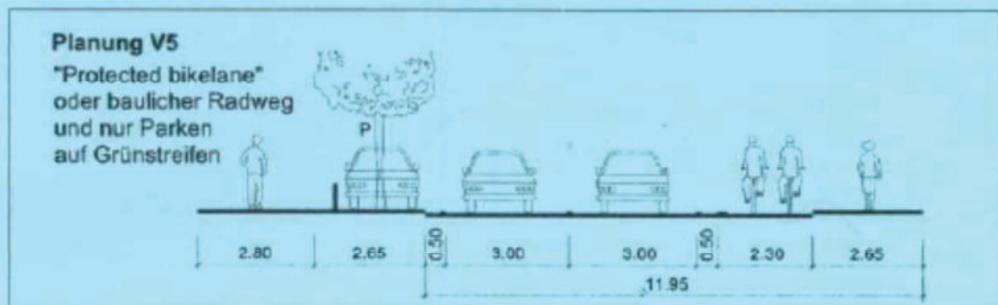


verkehrsmanagement@mail.aachen.de

Ludwigsallee zwischen Lousbergstraße und Krefelder Straße – bauliche Anpassung nach
Regionetz-Maßnahme gemäß Vorlage Nr.: FB 61/1447/WP17 und Video Präsentation

Sehr geehrte Damen und Herren
des Fachbereiches Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen.

Mit diesem Schreiben möchten wir, die o. g. Bewohner*innen form- und fristgerecht Einspruch
zur unten dargestellten Umgestaltung (V 5) der Ludwigsallee (Straßenabschnitt Kupferstraße bis
Lousberstraße) abgeben.



Die Umgestaltung, mit dem ersatzlosen Wegfall der Längsparkplätze entlang der Häuserseite ist
inakzeptabel.

Aufgrund des Parkdruckes in unserem Anwohnerbereich „N“ wird uns somit das Abstellen unseres
Kraftfahrzeuges enorm erschwert, wenn nicht unmöglich gemacht.

[Redacted signature area]

Unterschrift

Ab:

[Redacted recipient information]



Aachen, den 20. November 2020

Stadt Aachen
Fachbereich Stadtentwicklung + Verkehrsanlagen
52058 Aachen

verkehrsmanagement@mail.aachen.de

**Stellungnahme zur:
Ludwigsallee zwischen Lousbergstraße und Krefelder Straße – bauliche Anpassung nach
Regionetz-Maßnahme gemäß Vorlage Nr.: FB 61/1447/WP17 und Video Präsentation**

Sehr geehrte Damen und Herren
des Fachbereiches Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen.

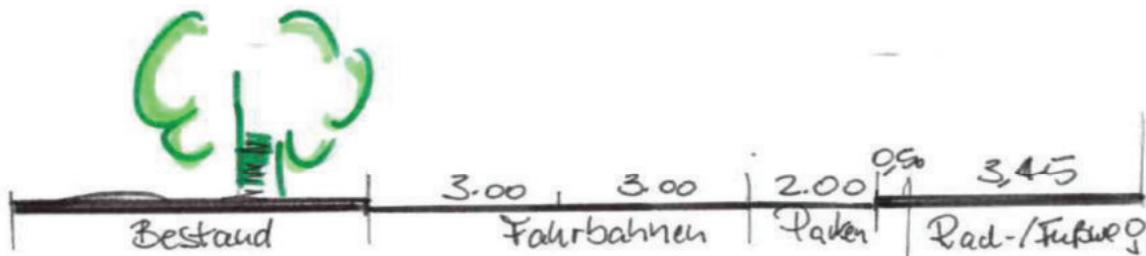
Mit diesem Schreiben möchten wir, [REDACTED] form- und fristgerecht Stellungnahme zur Umgestaltung der Ludwigsallee für den Straßenabschnitt Kupferstraße bis Lousbergstraße abgeben.

Mit Verwunderung haben wir zur Kenntnis genommen, dass der Rat der Stadt Aachen die Variante 5 bevorzugt und die Umgestaltung der Ludwigsallee diese zugrunde legt.

Zum Radverkehr, hier Querschnitt 7

In der Vorlage heißt es: *In der Sache hat der Rat der Stadt dem zulässigen Bürgerbegehren entsprochen und somit die Forderung als städtische Zielsetzung übernommen.* Das i. R. stehende Bürgerbegehren und die Zielsetzung beziehen sich wohl in erster Linie auf die Forderung nach sicheren und komfortablen Radwegen im Stadtgebiet Aachen. Hierbei ist auch die Ludwigsallee gemeint. Diese weist im Bestand schon einen Radfahrstreifen von 1,50 m auf Fahrbahnniveau aus, der von Radfahrern neben dem Befahren des Hausseitigen Gehweges angenommen wird. Sicherlich ist die Breite der Anlage gering, aber zu keinem Zeitpunkt ist es in diesem Abschnitt zu einer Gefährdung mit dem motorisierten Verkehrsteilnehmer/abgestellten Fahrzeugen gekommen. Konflikte mit unterschiedlichen Verkehrsteilnehmern gibt es im Stadtgebiet vermehrt an nicht eindeutig geregelten Kreuzungen oder/und Einmündungen. Dies ist hier nicht der Fall, die Ludwigsallee verläuft in diesem Abschnitt geradlinig. Die Straße und die Hausseitigen Längsparkplätze sind für den Radfahrer von der „Bastei“ kommend gut einsehbar. Die Zielsetzung nach einer Radwegeführung mit einer Breite von 2,30 m sollte dort, wo es umsetzbar und angemessen ist auch erfüllt werden. Doch zeigt die Realität oft wenig Spielraum auf Grund vorhandenen unzureichenden Straßenquerschnitten. Hier als Beispiel der Abschnitt Krefelder Straße/Bastei!

Warum sollte gerade im o. g. Abschnitt eine Umgestaltung mit einem zwingend notwendigen 2,30 m Radfahrstreifen erfolgen? Über eine Alternative sollte in diesem Abschnitt nachgedacht werden? Eine Möglichkeit wäre zum Beispiel ein „gemeinsamer Rad- und Gehweg“ mit einer Straßenaufteilung wie folgt:



Diese Alternative würde zu mindestens auf diesem Straßenabschnitt eine gut funktionierende und für alle Beteiligten zufriedenstellende Lösung bieten. Zumal die Weiterführung der geplanten Maßnahme an der Einmündung Lousbergstraße endet und der Radfahrer im weiteren Verlauf auf dem Bestandsradfahrstreifen mit einer Breite von 1,95 m fährt.

Zum Parken, hier Querschnitt 7

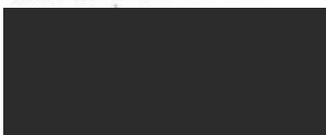
Die Parkplatzsituation im gesamten Anwohnerbereich „N“ ist aufgrund des vorhandenen Parkplatzangebotes nicht optimal. Sicherlich gibt es Tageszeiten an denen die Parkplätze im Gebiet nicht vollständig ausgelastet sind, doch kommt es zu Stoßzeiten vermehrt zu unnötigen Park-Suchverkehren, die nicht nur die Umwelt, sondern auch den Verkehrsteilnehmer belasten. Der ersatzlose Wegfall des Hausseitigen Längsparkstreifens im o. g. Abschnitt, würde zu unnötigem „Stress“ führen. Die Verdrängung des ruhenden Verkehrs (ergibt bei 50 Parkplätzen eine Gesamtfläche von etwa 500 m²) auf umliegende Straße funktioniert nur, wenn im Umfeld auch ausreichend Parkmöglichkeiten zur Verfügung stehen. In der Vorlage wird Bezug auf die Einführung des Anwohnerparkens 2014 und der Parkraumerhebung 2017 genommen. Da der Motorisierungsgrad pro Jahr zunimmt, steigt auch der Parkdruck pro Jahr. Aus diesem Grund sollte eine erneute Parkraumerhebung im Jahr 2021 durchgeführt werden. Das Ergebnis wird zeigen, ob und inwieweit eine Umverteilung überhaupt machbar ist.

Der ersatzlose Wegfall von insgesamt 50 Parkplätzen bedarf einer genaueren Prüfung, die wir hier vermissen. Eine „Vogel Strauß“ Methode ist in diesem Fall wohl nicht zielführend.

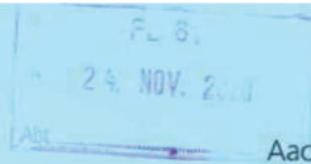
Da wir schon seit vielen Jahren Anwohner der Ludwigsallee sind, liegt uns viel an unserem „Viertel“. Insbesondere die Zufriedenheit der Menschen die dort leben. Wir stehen für eine konfliktfreie und für alle Beteiligten (Radfahrer/Autofahrer/Fußgänger/Anwohner) ausgewogene und realistische Lösung.

Mit der Bitte einer schriftlichen Empfangsbestätigung sowie Kenntnisnahme über den Umgang mit der Stellungnahme verbleiben wir

mit freundlichen Grüßen



Die Bewohner*innen
der
Ludwigsallee
52062 Aachen



Aachen, den 20. November 2020

130M

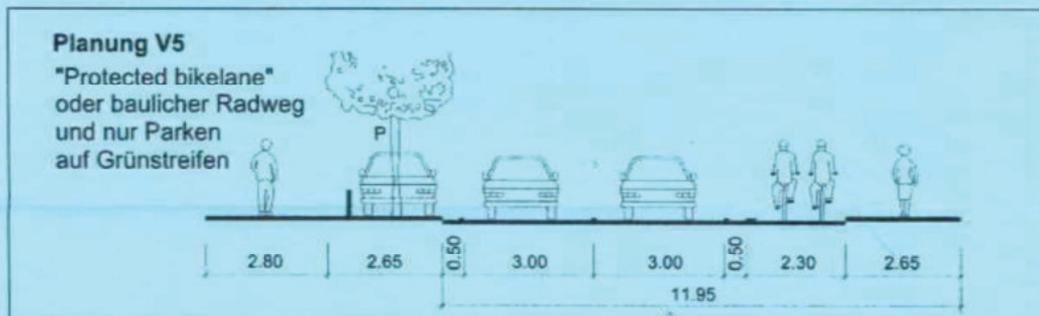
An die
Stadt Aachen
Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen
52058 Aachen

verkehrsmanagement@mail.aachen.de

Ludwigsallee zwischen Lousbergstraße und Krefelder Straße – bauliche Anpassung nach
Regionetz-Maßnahme gemäß Vorlage Nr.: FB 61/1447/WP17 und Video Präsentation

Sehr geehrte Damen und Herren
des Fachbereiches Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen.

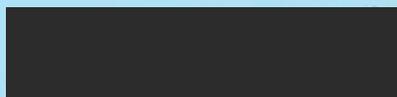
Mit diesem Schreiben möchten wir, die o. g. Bewohner*innen form- und fristgerecht Einspruch
zur unten dargestellten Umgestaltung (V 5) der Ludwigsallee (Straßenabschnitt Kupferstraße bis
Lousberstraße) abgeben.



Die Umgestaltung, mit dem ersatzlosen Wegfall der Längsparkplätze entlang der Häuserseite ist
inakzeptabel.

Aufgrund des Parkdruckes in unserem Anwohnerbereich „N“ wird uns somit das Abstellen unseres
Kraftfahrzeuges enorm erschwert, wenn nicht unmöglich gemacht.

Unterschrift



3

An den
Oberbürgermeister
- Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen -
Postfach
52058 Aachen

Aachen, im November 2020

- Ludwigsallee -

Zu der Planung möchte ich folgendes bemerken:

Die Belastung der Anwohner durch Lärm- und Schadstoffemissionen ist an der Ludwigsallee enorm hoch, das Gebiet wird im Aachener Lärmkataster offiziell als Lärmbelastungsschwerpunkt geführt.

Warum wurde trotz dieser Tatsache vom Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen ein erneuter zweispuriger Ausbau mitten durch dieses innerstädtische Wohngebiet beschlossen ?

Die zur Zeit eingerichtete Baustelle zeigt, dass auch nur eine Fahrspur für einen ausreichenden Verkehrsfluss und die notwendige Verkehrsverteilung ausreicht. Im Gegensatz zur Beschlussvariante 5 hätte der einspurige Ausbau gemäß Variante 6 spürbare Verbesserungen und Vorteile für die Anlieger gebracht:

1. Die hohe Verkehrsbelastung auf der Ludwigsallee hätte reduziert werden können.
2. Die enorme Belastung durch Lärm und Abgase hätte reduziert werden können.
3. Der schädliche CO₂-Ausstoß hätte im Sinne des Klimaschutzes reduziert werden können.
4. Der zu erwartende, zusätzliche Parksuchverkehr hätte vermieden werden können.
5. Die Lebensqualität der Anwohner hätte verbessert werden können.
6. Die Attraktivität der Ludwigsallee und der angrenzenden, der Naherholung dienenden Parkanlagen hätte erhöht werden können.

Wir fordern die Stadt Aachen daher auf, die Pläne zur Neugestaltung der Ludwigsallee zu überarbeiten mit dem Ziel, die Wohnsituation für die Anlieger nachhaltig zu verbessern und die hier lebenden Menschen spürbar und wirksam vor vermeidbaren Lärm- und Schadstoffemissionen zu schützen.

→ B.W. ✓

Name:
Straße:
Wohnort:
Bitte vollständig und in Druckbuchstaben ausfüllen!

Bitte die Eingabe in bereitstehenden Briefkasten werfen.
Eingaben bis 27.11.2020 auch unter:
o.g. Anschrift oder
per E-Mail: verkehrsmanagement@mail.aachen.de

falsch geschrieben!

(A)

An den
Oberbürgermeister
- Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen -
Postfach
52058 Aachen

Aachen, im November 2020

- Ludwigsallee -

Zu der Planung möchte ich folgendes bemerken:

BEVORZUGTE VARIANTE: PLANUNG V6

HIERBEI WÄRE EINE ANDERE AUFTEILUNG DER PARKZONE B DRINGEND ERWÜNSCHT! DIE BISHERIGE AUFTEILUNG IST NICHT SINNVOLL UND FÜHRT ZU MEHR PARKSUCHVERKEHR (DER ANWÖHNER JALVATORSTR.) (SIEHE AUCH ANHANG!)

WENN PLANUNG V5 REALISIERT WIRD, WÄRE UNSER WUNSCH, DASS EINE SPUR NUR FÜR BUSSE UND TAXEN RESERVIERT WIRD! DH. AUTOVERKEHR NUR AUF EINER SPUR! (Lärmreduzierung freie Fahrt für ÖPNV, Taxen, Rettungsfahrzeuge usw.)

Name: _____

Straße: _____

Wohnort: _____

Bitte vollständig und in Druckbuchstaben ausfüllen!

Bitte die Eingabe in bereitstehenden Briefkasten werfen.
Eingaben bis 27.11.2020 auch unter:
o.g. Anschrift oder
per E-Mail: verkehrsmanagement@mail.aachen.de

↑ falsch geschrieben!

FALLS PLANUNG V6 ZUR AUSFÜHRUNG KOMMT!

Vorschlag zur Erweiterung der Parkzone B



An den
Oberbürgermeister
- Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen -
Postfach
52050 Aachen

Aachen, im November 2020

- Ludwigsallee -

Zu der Planung möchte ich folgendes bemerken:

Die Belastung der Anwohner durch Lärm- und Schadstoffemissionen ist an der Ludwigsallee enorm hoch, das Gebiet wird im Aachener Lärmkataster offiziell als Lärmbelastungsschwerpunkt geführt.

Warum wurde trotz dieser Tatsache vom Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen ein erneuter zweispuriger Ausbau mitten durch dieses innerstädtische Wohngebiet beschlossen ?

Die zur Zeit eingerichtete Baustelle zeigt, dass auch nur eine Fahrspur für einen ausreichenden Verkehrsfluss und die notwendige Verkehrsverteilung ausreicht.

Im Gegensatz zur Beschlussvariante 5 hätte der einspurige Ausbau gemäß Variante 6 spürbare Verbesserungen und Vorteile für die Anlieger gebracht:

1. Die hohe Verkehrsbelastung auf der Ludwigsallee hätte reduziert werden können.
2. Die enorme Belastung durch Lärm und Abgase hätte reduziert werden können.
3. Der schädliche CO₂-Ausstoß hätte im Sinne des Klimaschutzes reduziert werden können.
4. Der zu erwartende, zusätzliche Parksuchverkehr hätte vermieden werden können.
5. Die Lebensqualität der Anwohner hätte verbessert werden können.
6. Die Attraktivität der Ludwigsallee und der angrenzenden, der Naherholung dienenden Parkanlagen hätte erhöht werden können.

Wir fordern die Stadt Aachen daher auf, die Pläne zur Neugestaltung der Ludwigsallee zu überarbeiten mit dem Ziel, die Wohnsituation für die Anlieger nachhaltig zu verbessern und die hier lebenden Menschen spürbar und wirksam vor vermeidbaren Lärm- und Schadstoffemissionen zu schützen.

Name:

Straße:

Wohnort:

Bitte vollständig und in Druckbuchstaben ausfüllen!

Bitte die Eingabe in bereitstehenden Briefkasten werfen.
Eingaben bis 27.11.2020 auch unter:
o.g. Anschrift oder
per E-Mail: verkehrsmanagement@mail.aachen.de

↑ falsch geschrieben!

An den Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen

Aachen, den 26.11.2020

- Ludwigsallee -

Zur Planung möchte ich folgendes bemerken:

Lob:

Die Planung und die Koordination der Baustelle ist vorbildlich, die ausführenden Firmen nehmen sehr viel Rücksicht auf die Anwohner und die Einschränkungen sind sowohl für die Anlieger als auch für den öffentlichen Verkehr erheblich geringer als befürchtet.

Lob:

Die Einrichtung der PBL ist im Zusammenhang mit der Mobilitätswende alternativlos.

Lob:

Die Reduzierung der Parkplätze ist ebenfalls alternativlos auf dem Weg, die Stadt Aachen im öffentlichen Raum attraktiver und lebenswerter zu gestalten.

Kritik:

Der geplanten Neuaufteilung gelingt es nicht, die Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmenden und der an der Ludwigsallee lebenden Menschen zu vereinen, im Gegenteil:

Variante 5 löst Spannungen aus, weil dem belastenden Durchgangsverkehr zu viel Raum gegeben wird,

Variante 6 löst Spannungen aus, weil den dauerparkenden Autos zu viel Raum gegeben wird.

Lösungsvorschlag:

Eine bedarfsgerechte Nutzung der zweiten Spur, die während des Berufsverkehrs ausschliesslich ÖPNV erlaubt, in der übrigen Zeit jedoch Kurzzeitparken für z.B. die Pflege von Angehörigen oder die Versorgung von kinderreichen Familien zulässt, könnte auf alle Beteiligten beruhigend wirken und das notwendige Miteinander wiederherstellen.

– kein weiteres Anwohner-Dauerparken.

Persönlicher Wunsch(-traum) :

Die Erneuerung der Versorgungsleitungen in der Ludwigsallee wäre genutzt worden, um auf der zweiten Spur E-Schnelladesäulen zu installieren.

Effekt: Während die Akkus des E-Autos vollgeladen werden, kann der Fahrer seinen eigenen Akku aufladen - bei einer gesunden Joggingrunde über den Lousberg oder bei einem erholsamen Spaziergang durch den Stadtpark.

Das wäre echte Lebensqualität, zum Wohle der Umwelt, zum Wohle der Bürger und im Sinne einer modernen, zukunftsfähigen und klimafreundlichen Stadt Aachen.



PS: Hinweis von einem sturzerprobten Rennradfahrer:

Bitte beim Ausbau der Ludwigsallee-PBL nicht die gleichen, scharfkantigen Betonsteine verwenden wie am Pontwall, diese sind im Falle eines Sturzes lebensgefährlich

(A)

An den
Oberbürgermeister
- Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen -
Postfach
52058 Aachen

Aachen, im November 2020

- Ludwigsallee -

Zu der Planung möchte ich folgendes bemerken:

ZIT LÄSST MAN VOR ORT GUT ERGEBEN,
WELCHE GUNDEZIEREN DIESER WUNDERBAR
SIELECHTE STRAßEN ENTFRICKTEN WÖLME,
WENN MAN IHU NUR LIESSE.

DIE VORGESCHLAGENE PLANUNG V5 BELÄSST
ES BEI DER VERKEHRS(LÄRM) BELASTUNG
ZUGUNSTEN SICHEREREN RADFAHRENS WERDEN
FAST ALLE PARKPLÄTZE GEOPFERT.

PLANUNG V6 LÄSST EINE VERÄNDERTE
MOBILITÄTS HALTUNG ERKENNEN. FÜR EINE
GROSS ZUGIGE BUSHALTESTELLE (EARENAL)
VÖLLEN PARKPLÄTZE "GEOPFERT" WERDEN
SODASS ES KEINE BEHINDERUNGEN DES BUS
VERKEHRS, DIE VORTEILE: WENIGER
SCHADSTOFFE, WENIGER LÄRM, REDUK-
TION VON PARKFLÄCHEN IN VERNUNFTIGEM MASS
DEUTLICHES ZEICHEN EINER MOBILITÄTS
VERÄNDERUNG DIE AUCH AUF ANDERE
TEILE DES ALLENGEINGES ÜBER TRAGEN
SIND

Name:

Straße:

Wohnort:

Bitte vollständig und in Druckbuchstaben ausfüllen!

B.W

Bitte die Eingabe in bereitstehenden Briefkasten werfen.

Eingaben bis 27.11.2020 auch unter:

o.g. Anschrift oder

per E-Mail: verkehrsmanagement@mail.aachen.de

falsch geschrieben!

An den
Oberbürgermeister
- Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen -
Postfach
52058 Aachen

Aachen, im November 2020

DIE BISHERRIGE BÜRGERBETEILUNG MIT
VORGESCHLAGENER BESCHLUSSENTWURF IST

- Ludwigsallee -

EINE FARCE. DAS HÄTTE ICH MIR ANDERS
VORGESTELLT. FÜR BURGDORF U

Zu der Planung möchte ich folgendes bemerken:

Die Belastung der Anwohner durch Lärm- und Schadstoffemissionen ist an der Ludwigsallee enorm hoch, das Gebiet wird im Aachener Lärmkataster offiziell als Lärmbelastungsschwerpunkt geführt.

Warum wurde trotz dieser Tatsache vom Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen ein erneuter zweispuriger Ausbau mitten durch dieses innerstädtische Wohngebiet beschlossen ?

Die zur Zeit eingerichtete Baustelle zeigt, dass auch nur eine Fahrspur für einen ausreichenden Verkehrsfluss und die notwendige Verkehrsverteilung ausreicht.

Im Gegensatz zur Beschlussvariante 5 hätte der einspurige Ausbau gemäß Variante 6 spürbare Verbesserungen und Vorteile für die Anlieger gebracht:

1. Die hohe Verkehrsbelastung auf der Ludwigsallee hätte reduziert werden können.
2. Die enorme Belastung durch Lärm und Abgase hätte reduziert werden können.
3. Der schädliche CO₂-Ausstoß hätte im Sinne des Klimaschutzes reduziert werden können.
4. Der zu erwartende, zusätzliche Parksuchverkehr hätte vermieden werden können.
5. Die Lebensqualität der Anwohner hätte verbessert werden können.
6. Die Attraktivität der Ludwigsallee und der angrenzenden, der Naherholung dienenden Parkanlagen hätte erhöht werden können.

Wir fordern die Stadt Aachen daher auf, die Pläne zur Neugestaltung der Ludwigsallee zu überarbeiten mit dem Ziel, die Wohnsituation für die Anlieger nachhaltig zu verbessern und die hier lebenden Menschen spürbar und wirksam vor vermeidbaren Lärm- und Schadstoffemissionen zu schützen.

Name:

Straße:

Wohnort:

Bitte vollständig und in Druckbuchstaben ausfüllen!

Bitte die Eingabe in bereitstehenden Briefkasten werfen.
Eingaben bis 27.11.2020 auch unter:
o.g. Anschrift oder
per E-Mail: verkehrsmanagement@mail.aachen.de

falsch geschrieben



An den
Oberbürgermeister
- Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen -
Postfach
52058 Aachen

Aachen, im November 2020

- Ludwigsallee -

Zu der Planung möchte ich folgendes bemerken:

Die Belastung der Anwohner durch Lärm- und Schadstoffemissionen ist an der Ludwigsallee enorm hoch, das Gebiet wird im Aachener Lärmkataster offiziell als Lärmbelastungsschwerpunkt geführt.

Warum wurde trotz dieser Tatsache vom Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen ein erneuter zweispuriger Ausbau mitten durch dieses innerstädtische Wohngebiet beschlossen ?

Die zur Zeit eingerichtete Baustelle zeigt, dass auch nur eine Fahrspur für einen ausreichenden Verkehrsfluss und die notwendige Verkehrsverteilung ausreicht.

Im Gegensatz zur Beschlussvariante 5 hätte der einspurige Ausbau gemäß Variante 6 spürbare Verbesserungen und Vorteile für die Anlieger gebracht:

1. Die hohe Verkehrsbelastung auf der Ludwigsallee hätte reduziert werden können.
2. Die enorme Belastung durch Lärm und Abgase hätte reduziert werden können.
3. Der schädliche CO₂-Ausstoß hätte im Sinne des Klimaschutzes reduziert werden können.
4. Der zu erwartende, zusätzliche Parksuchverkehr hätte vermieden werden können.
5. Die Lebensqualität der Anwohner hätte verbessert werden können.
6. Die Attraktivität der Ludwigsallee und der angrenzenden, der Naherholung dienenden Parkanlagen hätte erhöht werden können.

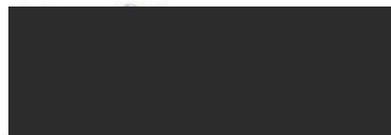
Wir fordern die Stadt Aachen daher auf, die Pläne zur Neugestaltung der Ludwigsallee zu überarbeiten mit dem Ziel, die Wohnsituation für die Anlieger nachhaltig zu verbessern und die hier lebenden Menschen spürbar und wirksam vor vermeidbaren Lärm- und Schadstoffemissionen zu schützen.

Name:

Straße:

Wohnort:

Bitte vollständig und in Druckbuchstaben ausfüllen!



Bitte die Eingabe in bereitstehenden Briefkasten werfen.
Eingaben bis 27.11.2020 auch unter:
o.g. Anschrift oder
per E-Mail: verkehrsmanagmant@mail.aachen.de

falsch geschrieben

[REDACTED]
[REDACTED] 05.12.2020 19:01 >>>

Sehr geehrte Frau Oberbürgermeisterin Keupen,
Sehr geehrte Damen und Herren

Die derzeitige Umleitungssituation Ludwigsallee/Saarstraße zeigt, dass eine einspurige Verkehrsführung auf dem Alleenring durchaus funktionieren kann. Zu Stausituationen kommt es immer nur da, wo von der Zweispurigkeit auf die Einspurigkeit reduziert wird. Große Teile der des Alleenrings sind immer schon nur einspurig gewesen: Junkerstraße, Boxgraben und Teile der Lagerhausstraße.

Die Bedenken der ASEAG bezüglich der einspurigen Verkehrsführung sind nachvollziehbar, aber lösbar. Mein Vorschlag für die Verkehrsführung im Alleenring (Heinrichsallee, Monheimsallee, Saarstraße, Ludwigs Allee, Turmstraße) wäre eine einspurige Verkehrsführung an der Stadtauswärtsseite des Alleenrings mit großzügigen Einfädelungsspuren und Abbiegespuren und da wo es möglich ist auch Parkplätzen am Straßenrand. Der Fahrradverkehr und der öffentliche Busverkehr wird auf die stadtinnenseitige Doppelspur der „Alleenrings“ verlagert:

Auf der stadtinnenseitigen Doppelspur des Alleenrings wäre dann eine Fahrradstrasse/Anwohnerstrasse/Tempo 30 Zone/Busstrasse zu installieren, die für den Anwohner PKW Verkehr nur als "Sackstrasse" nutzbar sein sollte. Für die Fahrradfahrer und Busse (mit vom Fahrer steuerbarem Schrankensystem) wäre dieser Strassenteil allerdings durchgehend/fahrend nutzbar.

Hierdurch kann den Anforderungen der Radverkehrs, den Anwohneransprüchen und den Anforderungen des öffentlichen Nahverkehrs entsprochen werden, der fließende Verkehr auf dem Alleenring kann flüssig vorstattengehen, ohne durch haltende Busse aufgestaut zu werden. Die Fahrbahnbreite bietet in allen Abschnitten Platz für großzügige Abbiege und Einfädelspuren.

Parkplätze für Anwohner können teilweise erhalten werden, langfristig sollte das Straßenbild vom stehenden PKW-Verkehr durch ein großzügiges Angebot von Quartiersparkhäusern (ein Beispiel Bunker Ludwigsallee oder Parkhaus der Hochschule an der Bahnstrecke) entlastet werden.

Mit freundlichen Grüßen
[REDACTED]

[REDACTED]

Sehr geehrte Frau Oberbürgermeisterin Keupen,
sehr geehrte Frau Strehle,
wir wissen nicht, ob Leserbriefe ihr "Ding" sind. Deshalb anbei unser Leserbrief ungekürzt - man kann auch sagen nicht zensiert.

Für uns waren insbesondere die letzten 3 Absätze wichtig, die leider dem Zensor zum Opfer fielen. Im Nachhinein fielen uns noch zwei Dinge ein: Glasfaser und Fernwärme. So aufgebrochen wie jetzt wird die Ludwigsallee wohl hoffentlich lange nicht mehr sein.

Mit freundlichen Grüßen
[REDACTED]

Von: [REDACTED] An: leserbriefe@medienhausaaachen.de
Baumaßnahme Ludwigsallee

"CO2-Austoß massiv reduzieren (es gibt zunehmend E-Mobile)", kräftige Mobilitätswende zu stemmen", das "große Ganze", die "Ouvertüre", die Stadt "besser, lebenswerter und vorbereitet auf die nächsten Jahrzehnte" zu machen. Dies sind Worte von Frau Strehle. Dies passiert allerdings auf Kosten und zum Nachteil insbesondere älterer Anwohner, die hier seit vielen Jahren wohnen.

Es sollen "funktionale Mängel" vorliegen, die wir als Bewohner der Ludwigsallee nicht feststellen konnten. Die Fahrbahndecke ist nach den Tiefbauarbeiten sicherlich mehr als sanierungswürdig. Wir haben bisher keine Dispute feststellen können zwischen Fußgänger untereinander oder mit dem ruhenden Verkehr oder der Fahrradfahrer mit ruhendem oder fließendem Verkehr. Die Breite von Fuß- oder Fahrradweg oder Parkplätze

sind bis dato kein Problem. Polizei und Krankenwagen haben sicherlich nicht ein Haupteinsatzgebiet hier, eher im Gegenteil.

Seit Jahrzehnten befindet sich die Bushaltestelle, früher Tram, in der Ludwigsallee Ecke Kupferstrasse. Alle Menschen sind stets bequem in oder aus dem Bus gestiegen. Alle Anwohner von Kupferstrasse, Theresienstrasse, Nizzaallee, Ludwigsallee etc. hätten jetzt bei Verlegung einen längeren Anweg. Die Fußgängerampeln Ludwigsallee und Saarstraße in Verbindung mit der derzeitigen Bushaltestelle stellen seit vielen Jahren ein bewährte Einheit dar. Never change a winning team!

Wir stellen es uns sehr schön vor, wenn eine Mutter von 2 Kleinkindern mit Einkäufen abends vom Parkhaus Monheimsallee in die Ludwigsallee gehen muß, wobei Regen und evtl. Schnee bekanntlich nicht selten sind. Ebenso unrealistisch ist es, daß eine ältere, alleinstehende Dame abends im Parkhaus parkt und dann 20 Minuten durch die Dunkelheit nach Hause geht. Hat einer der Podiumsteilnehmer einmal versucht im Parkhaus zu parken oder wegzufahren bei einer der vielen Veranstaltungen im Eurogress?

Wäre es nicht eine Lösung, den häßlichen Bunker in der Ludwigsallee abzureißen und stattdessen ein Parkhaus zu bauen? Es gibt sicherlich architektonisch schöne Lösungen, die für die Anwohner auch finanziell erschwinglich sind.

Die mehrfach erwähnte Win-Win Situation besteht derzeit nur für die Stadt Aachen, die Stadtkasse, die Apag und die ASEAG. Für den Anwohner allerdings besteht nur eine Lose-Lose Situation mit fehlenden Parkplätzen, schlechterer Erreichbarkeit der Bushaltestelle und Tausenden von Euro als Anliegerbeitrag.

[REDACTED]
Guten Tag,

ich bin Anwohner des Baustellenbereichs Ludwigsallee und hatte daher im Juni einen Brief der Stawag erhalten, in dem die Baumaßnahme angekündigt wurde und auch auf eine Infoveranstaltung der Stadt zur Umgestaltung hingewiesen wurde.

Wörtlich in dem Brief: "Zum Thema Umgestaltung der Ludwigsallee wird die Stadt Aachen Sie im Herbst zu einer weiteren Infoveranstaltung einladen".

Eine entsprechende Einladung habe ich nie erhalten - durch Zufall habe ich auf Twitter vom Account RadentscheidAC gelesen, dass die Veranstaltung wohl am 17. November stattgefunden hat.

Daher habe ich zwei Fragen:

1) Ist meine Einladung einfach verloren gegangen? Oder wurden die Bürger nicht persönlich eingeladen, sondern der Termin nur auf den Seiten der Stadt bekannt gemacht? In letzterem Fall wäre es hilfreich, mit der Stawag zusammen die Formulierung in solchen Briefen anzupassen.

2) Kann man die Veranstaltung & vorgestellte Planung jetzt auch nachträglich noch online einsehen?

Vielen Dank & viele Grüße

[REDACTED] 4.11.2020 11:55 >>>

Sehr geehrte Herren und Damen,

durch den heutigen diesbezüglichen Artikel in meiner Tageszeitung angeregt frage ich mich, weshalb niemand weit und breit die naheliegenste Möglichkeit bedenkt, den anliegenden herrlichen Grünstreifen zu nutzen! Es bietet sich doch geradezu an, für die Radfahrer zusätzlich zum bereits vorhandenen gepflasterten Weg für die Fußgänger entsprechend der dann sicherlich steigenden Nutzung vom Ponttor bis wenigstens Hansemann einen ausreichend breiten Radweg anzulegen!

Ich, sportliche 73jährige, wohne in der Theresienstraße und nutze den Grünstreifen oft als Fußgängerin und auch - verbotenerweise - mit dem Fahrrad, weil mir die Straße zu gefährlich ist. Dabei bin ich dort bis auf ganz wenige Ausnahmen immer alleine, behindere also niemanden. Aber auch der reguläre Radweg auf der Fahrbahn wird bisher bis auf seltene junge Leute sehr wenig genutzt!

Bei dem vorhandenen Fußweg und einem ausreichend breiten Radweg durch den Grünstreifen entfielen jede Notwendigkeit für den Wegfall der Parkplätze zwischen Ponttor und Hansemann, ohne jemanden anderenorts einschränken zu müssen. Saubere und geräuschlose Räder in einem Grünstreifen, die sich getrennt von Fußgängern bewegen, schaden niemandem, im Gegenteil: Endlich würde der Grünstreifen von mehr Menschen genutzt, als dies bisher der Fall ist! Schließlich ist er ja kein Selbstzweck, sondern sollte den Bürgern dienen!

Darüber hinaus sind die Interessen der Anwohner, einen Parkplatz in Wohnungsnähe nutzen zu können, sehr berechtigt und nicht zuletzt auch aus Umweltgründen zu unterstützen! Schlachten Sie die „heilige Kuh Grünstreifen“ und legen Sie hier einen Radweg an!

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]

[REDACTED]

Datum: Donnerstag, 17. Dezember 2020 16:19

Betreff: Ludwigsallee Aachen

Sehr geehrte Damen und Herren,
in der Hoffnung, dass Sie trotz später Abgabe meine Meinung zum Ausbau der Ludwigsallee noch berücksichtigen können, teile ich Ihnen folgendes mit:

Keine

- Ausführung der Planung V5
- Keine Ausführung der Planung V6
- „Bestand“ beibehalten
-

Einrichtung eines Fahrradweges und Fußweges in der Mitte der Baumallee

Begründung: Nur wenige Fußgänger benutzen den Weg in der Baumallee

Der Parkstreifen auf der Hausseite muss erhalten bleiben.

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]

Stadt Aachen

Die Bewohner*innen
der
Ludwigsallee
52062 Aachen

14. DEZ. 2020

FB 61 Anl.:

Aachen, den 20. November 2020

An die
Stadt Aachen
Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen
52058 Aachen

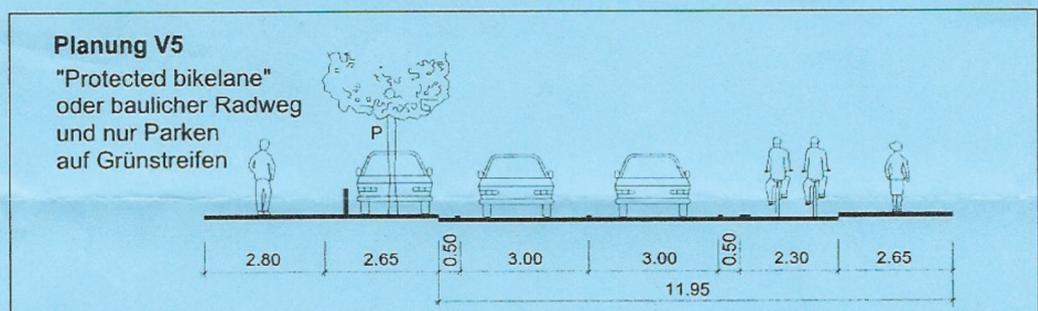
FB 61
Eing.: 14. DEZ. 2020
Abt.:
Handwritten signature
14.12.20
M. M.
17.12.

verkehrsmanagement@mail.aachen.de

Ludwigsallee zwischen Lousbergstraße und Krefelder Straße – bauliche Anpassung nach Regionetz-Maßnahme gemäß Vorlage Nr.: FB 61/1447/WP17 und Video Präsentation

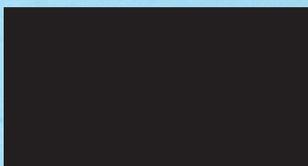
Sehr geehrte Damen und Herren
des Fachbereiches Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen.

Mit diesem Schreiben möchten wir, die o. g. Bewohner*innen form- und fristgerecht Einspruch zur unten dargestellten Umgestaltung (V 5) der Ludwigsallee (Straßenabschnitt Kupferstraße bis Lousberstraße) abgeben.



Die Umgestaltung, mit dem ersatzlosen Wegfall der Längsparkplätze entlang der Häuserseite ist inakzeptabel.

Aufgrund des Parkdruckes in unserem Anwohnerbereich „N“ wird uns somit das Abstellen unseres Kraftfahrzeuges enorm erschwert, wenn nicht unmöglich gemacht.



08.02.2021

Sehr geehrtes Verkehrsmanagement, Sehr geehrte Frau Strehle,

Ich bin leider erst heute auf das Youtube Video gestoßen zum Thema der Fahrbahngestaltung der Ludwigsallee vom 17.11.2020. Es hat mich sehr gefreut so umfangreich informiert zu werden, gerade als Anwohner der gegenüber liegenden Saarstraße bin ich sehr interessiert an den Plänen der Stadt. Haben Sie vielleicht einen Email Newsletter den ich abonnieren kann um rechtzeitig auf diese Angebote aufmerksam zu werden?

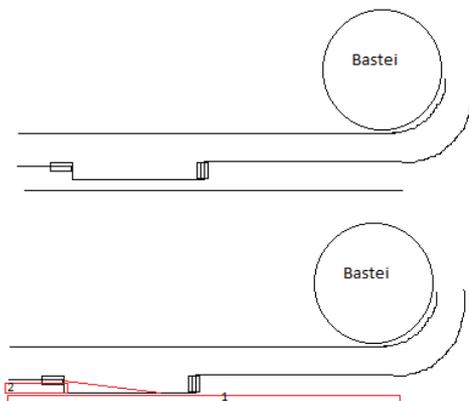
Ich hoffe trotz der späten Meldung können Sie meine Fragen beantworten/meine Vorschläge aufnehmen. Die vorgestellte Raumaufteilung und Fahrbahngestaltung gefällt mir außerordentlich gut. Ich würde Sie bitten von einer Verkehrsführung hinter der Bushaltestelle abzusehen. Meiner Erfahrung nach (Sicht eines Radfahrers - Kreuzung Jülicherstraße Blücherplatz) ist das Sichtfeld durch ein Haltehauseschen erschwert. Das permanente Kreuzen von Fußgängern und Radfahrern ist gefährlicher als bei einem sichtbaren Bus kurz Rücksicht auf Fußgänger zu nehmen.

Auch die Aussage das Quartiers-parken zu stärken finde ich positiv. Als Anwohner mit Auto, was häufig auch notwendig ist, sollte man die Möglichkeit eines Stellplatzes haben. Frau Strehle hatte in Ihren Ausführungen zwei Dinge aufgebracht. 1. die Neubepreisung des Anwohnerparkens, 2. das Eurogress Apag Parkhaus. Dazu habe ich Fragen.

Zu 1.: Können Sie grob abschätzen wie viel teurer Anwohnerparken werden wird? Zugegeben das aktuelle Preisniveau ist wirklich angenehm niedrig. Mit welcher Größenordnung werde ich da in Zukunft rechnen müssen?

Zu 2.: Meine Arbeitsstätte ist gerade so im Bereich sinnvollen Fahrradfahrens, daher nutze ich wenn möglich, der Umwelt zuliebe, das Fahrrad. Dadurch müsste ich im Eurogress Parkhaus, als Alternative zum Anwohnerparken, aktuell 88 Euro (24h Tarif) im Monat bezahlen. Parken im Parkhaus ist damit teurer als der gesamte sonstige Unterhalt meines Fahrzeugs. Provokativ gefragt: Wundert Sie, dass die Fahrzeughalter lieber das aktuell günstige Anwohnerparken nutzen und sich über fehlende Parkplätze beschweren? Ist es möglich auch für Anwohner mit Fahrzeug ohne täglichen Arbeitsweg ein bezahlbares Angebot zu schaffen? Wenn ich zum Beispiel einen privaten Stellplatz in der Nähe suche werde ich ab 50 Euro fündig. Generell finde ich die Idee des Parkplätze bündeln begrüßenswert und würde, solange bezahlbar, auch 5-10 Minuten Gehweg in Kauf nehmen um mein Fahrzeug zu erreichen.

Weiterhin habe ich eine Frage zu dem Fahrradstreifen auf Höhe Bastei. Im Vortrag wurde sehr gut und ausführlich auf die Probleme durch den zweistufigen Gehweg hingewiesen. Den Fahrradweg an der Stelle weiterhin in kleinem Umfang zu bauen empfinde ich als fragwürdig. Ist es nicht möglich den Gehweg Bereich direkt an der Straße für einen erweiterten Rad einzubeziehen? Der Gehweg neben der Treppe ist aktuell ohnehin nicht Barrierefrei und sehr schmal, andere Fußgänger können die Treppe nutzen und so auf den vorgesehen Gehweg gelangen. Im Anhang habe ich eine schnelle Skizze angehängt, um zu verdeutlichen was ich meine. Die rote Fläche 1 sehe ich als absolut sinnvoll an und mit etwas Aufwand könnte man rote Fläche 2



noch einbeziehen.

Denken Sie man könnte dieses Potential für einen besseren Radweg nutzen?
Vielen Dank noch mal, dass Sie dieses Forum bieten und zu Fragen ermutigen.

Mit freundlichen Grüßen

